UNIVERSITY
OF
TORONTO
LIBRARY

System

der

Nationalökonomie.

Ein Lesebuch für Studirende

von

Gustav Cohn,
ord. Prof. der Staatswissenschaften an der Universität Göttingen.

Dritter Band.

Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens.

Stuttgart.
Verlag von Ferdinand Enke.
1898.

Ec
C6786n

Nationalökonomie

des

Handels und des Verkehrswesens.

Ein Lesebuch für Studirende

von

Gustav Cohn,
ord. Prof. der Staatswissenschaften an der Universität Göttingen.

H 86 98
28/8/00

Stuttgart.
Verlag von Ferdinand Enke.
1898.

Druck der Union Deutsche Verlagsgesellschaft in Stuttgart.

Vorwort.

Wegen der Verzögerung, mit der dieser dritte Band erscheint, sollte ich mich hier entschuldigen. Die Gründe sind nicht der Mittheilung werth, außer dem einen, dessen Bedeutung fortdauert, nachdem er zeitweilig in den Hintergrund gedrängt worden. Es ist der Zweifel, ob es überhaupt noch zeitgemäß ist, im Einzelunternehmen derartige Werke zu vollbringen, nachdem der arbeitstheilige Großbetrieb mit so wunderbarem Erfolge in unserem Fache die Aufgabe gelöst hat. Ob der kleine Handwerksmeister unklug gehandelt hat, daß er sich gleichwohl hat verleiten lassen, seine schlichte Handarbeit gegen den Großbetrieb einzusetzen — ich weiß es nicht, und unparteiische Beurtheiler werden es ihm vielleicht sagen.

Mildernde Umstände zu Gunsten des neuen Bandes mögen darin gefunden werden, daß er zu einem Theile solche Gegenstände behandelt, die seit lange mein näheres Interesse gefesselt haben, so daß ich hier nur die Summe dessen zu ziehen brauchte, was ich seit 25—30 Jahren gearbeitet habe.

Dagegen hat die vorläufige Zurückstellung der Agrar- und Gewerbepolitik auch das für sich, daß auf diesen Gebieten gegenwärtig eine

solche unbehagliche Gährung herrscht, der gegenüber man gern eine wissenschaftliche Enthaltung beobachtet.

Seit dem Erscheinen des zweiten Bandes ist nicht nur dieser selber in die englische Sprache übersetzt worden, sondern auch ein Theil des ersten Bandes. Das „System der Finanzwissenschaft" von T. B. Veblen (Economic Studies of the University of Chicago. Number I: The Science of Finance. Chicago, The University of Chicago Press. 1895). Von der „Grundlegung der Nationalökonomie" durch Dr. Joseph Adna Hill, „A History of Political Economy" (Supplement to the Annals of the American Academy of political and social science. March 1894. Philadelphia).

Göttingen, April 1898.

G. Cohn.

Inhalt.

Einleitung.

Handel und Verkehrswesen S. 1—5. Handelswissenschaft S. 5—15. Handelsstaaten S. 15—22.

Erstes Buch.

Der Handel.

Erstes Kapitel. Die Entwicklung des Handels in der Geschichte.
Die Anfänge des Handels S. 26—31. Griechen und Römer als Handelsvölker S. 32—37. Die Italiener im Mittelalter S. 37—40. Der Welthandel seit der Entdeckung Amerikas S. 40—54. Der Welthandel im 19. Jahrhundert S. 55—64.

Zweites Kapitel. Die Institutionen des Handels.
Allgemeines über Institutionen des Handels S. 65—68. Karawanen, Convoyen S. 69—71. Faktoreien, Konsulate S. 71—75. Märkte, Messen, Stapelrechte S. 76—87. Börsen S. 87—93. Wechsel S. 93—96. Handelskammern S. 96—100.

Drittes Kapitel. Die Organisation des Handels.
Allgemeines über die Organisation des Handels S. 102—106. Die älteren Handelsgesellschaften S. 106—121. Die neueren Handelsgesellschaften und der Individualismus S. 121—139. Die Kartelle S. 139—157. Die Genossenschaften S. 158—192. Staatshandel, Staatsmonopole S. 192—204.

Viertes Kapitel. Die Elemente des Handels.
Der Handel und seine Arbeitstheilung S. 206—228. Die Handelspersonen S. 228—249. Die Waaren S. 249—269. Die Bekanntmachung der Waaren S. 269—279. Unlauterer Wettbewerb S. 279—284. Handelskredit S. 284—295. Krisen S. 295—317.

Fünftes Kapitel. Der Börsenhandel der Gegenwart.
Die moderne Börse S. 320—334. Die Ausgabe von Werthpapieren S. 334—349. Die Börsengeschäfte S. 349—366. Das Börsenspiel S. 367—381. Die Börsenverfassung S. 381—392. Die Börsenhändler S. 393—400.

Sechstes Kapitel. Der internationale Handel und die Handelspolitik.
Das Wesen der Handelspolitik (äußeren Handelspolitik) S. 403—412. Die wirkliche Handelspolitik S. 413—424. Die Systeme der Handelspolitik S. 424 bis 457. Die Zwecke der Handelspolitik S. 458—471. Die Mittel der Handelspolitik S. 471—497. Die Handelsverträge S. 497—524. Handelsbilanz und Handelsstatistik S. 524—546.

Zweites Buch.

Das Bankwesen.

Erstes Kapitel. Die Entwicklung der Banken.
Die Banken im Alterthum S. 550—555. Die Banken in Italien S. 555—566. Die Banken in den Niederlanden und in Großbritannien S. 567—580.

Zweites Kapitel. Das Wesen und die Arten der Banken.
Das Wesen der Banken S. 582—589. Die Notenbanken S. 589—603. Die Depositen- und Girobanken S. 603—608. Die Kreditanstalten S. 608—614. Die Bodenkreditinstitute S. 615—619. Sparbanken (Volksbanken) S. 620—624. Internationale Zahlungen S. 625—636.

Drittes Buch.

Das Versicherungswesen.

Erstes Kapitel. Die Entwicklung der Versicherung.
Die Anfänge der Versicherung S. 639—648. Die Entfaltung der Versicherung S. 648—663.

Zweites Kapitel. Wesen und Gestalt der Versicherung.
Das Princip der Versicherung S. 664—670. Der Gegenstand der Versicherung S. 671—677. Die Gestaltung (Organisation) der Versicherung S. 677—698.

Viertes Buch.

Das Verkehrswesen.

Erstes Kapitel. Die Entwicklung der Verkehrsmittel.
Die Anfänge des Verkehrswesens S. 702—708. Die Verkehrsmittel der Griechen und Römer S. 708—718. Vom Mittelalter zur Neuzeit S. 718—734. Das neue Zeitalter S. 734—759.

Zweites Kapitel. Allgemeine Oekonomik der Verkehrsmittel.
Die Zwecke der Verkehrsmittel S. 760—766. Die Arten der Verkehrsmittel S. 767—773. Verhältniß der Oekonomik zur Technik der Verkehrsmittel S. 773 bis 785. Das ökonomische Wesen der Verkehrsanstalten S. 785—791. Die Organisation der Verkehrsanstalten S. 791—797. Das Finanzprincip der Verkehrsanstalten S. 797—807.

Drittes Kapitel. Oekonomik der Landstraßen und Wasserstraßen.
Gliederung und Verwaltung der Landstraßen S. 809—815. Arten der Wasserstraßen S. 816—819. Die Seekanäle S. 819—829. Die Binnenwasserstraßen S. 829—843.

Viertes Kapitel. Oekonomik der Eisenbahnen.
Literatur S. 844—847. Der Staat und die Eisenbahnen in England S. 847 bis 870. Der Staat und die Eisenbahnen in Deutschland S. 870—897. Der Staat und die Eisenbahnen in der Schweiz S. 897—910. Die Anlage der Eisenbahnen S. 910—926. Der Betrieb der Eisenbahnen S. 927—935. Die Tarifsätze der Eisenbahnen S. 935—961. Die Kleinbahnen S. 962—975. Die Wirkungen der Eisenbahnen S. 975—979.

Fünftes Kapitel. Oekonomik der Posten, Telegraphen und Telephone.
Staat und Post in Deutschland S. 981—1007. Die Leistungen der Post S. 1007 bis 1011. Die Posttarife S. 1011—1017. Verwaltung und Tarife der Telegraphen S. 1017—1027. Verwaltung und Tarife der Telephone S. 1027—1030.

Einleitung.

I. Handel und Verkehrswesen.

§ 1. In den beiden voraufgegangenen Theilen dieses „Systems der Nationalökonomie" ist der Versuch gemacht worden, zunächst eine allgemeine Grundlegung und eine Lehre vom Staatshaushalte zu geben. Die Aufgabe einer speciellen Behandlung des gesammten Gebietes produktiver Thätigkeiten in der heutigen Volkswirthschaft ist nach jenem Versuche noch übrig geblieben.

In dem vorliegenden Theile soll ein Stück dieses Gebietes behandelt werden, und zwar dasjenige Stück, welches den Handel, die Banken, das Versicherungswesen und die Verkehrsanstalten umfaßt.

Es ist mehr als ein bloß äußerliches Band, welches diese Abschnitte zusammenhält. Den großen Gebieten der Urproduktion (Land- und Forstwirthschaft, Bergbau) und der Gewerbe (Handwerk, Industrie) stehen sie freilich zunächst in dem negativen Sinne gegenüber, daß die Leistungen, durch welche Landwirthe und Gewerbetreibende ihren Lebensunterhalt gewinnen, die Erzeugung oder die Umformung von Stoffen zum Gegenstande haben, und daß von solchen stofflichen Veränderungen bei den Leistungen des Handels, der Banken, der Versicherung und der Verkehrsanstalten nicht die Rede ist. Ein Gegensatz, welcher in der That für die Wissenschaft einstmals, für verbreitete Volksansichten heutzutage, die Folge gehabt hat, einen Unterschied der Produktivität gegen die letzteren geltend zu machen oder ihnen die Produktivität geradezu abzusprechen.

Allein dieses will wenig bedeuten. Denn wenn die Arbeitstheilung

unter den wirthschaftlichen Producentengruppen nichts anderes ist als der Reflex der technischen Vorgänge, aus welchen sich die Herstellung der Güter zusammensetzt und in welche sie sich zerlegen läßt, so ist es ein an der Oberfläche haftendes Vorurtheil, welches irgend einem dieser Vorgänge oder einem Abschnitte derselben einen Vorsprung der produktiven Bedeutung zuschreibt, um andere Vorgänge, die in der Richtung des gleichen Ziels, aber dem Ziele näher liegen, am Maaßstabe der Produktivität herabzusetzen. Alle diese Thätigkeiten leiten den Anspruch auf Produktivität aus dem Grunde ab, daß sie nothwendige Beiträge für den gemeinsamen Zweck der Versorgung des Bedarfs einer Volkswirthschaft sind. Der Unterschied des einen Beitrags gegen den anderen besteht darin, daß die technische Form oder die Stelle des technischen Processes eine verschiedene ist, ohne daß irgend ein besonderer Anspruch der volkswirthschaftlichen Bedeutung aus jener Form oder aus jener Stelle zu folgern wäre (vgl. Syst. I §§ 344—345).

§ 2. Der positive Zusammenhang der Stücke des gegenwärtigen Bandes ergiebt sich aus folgender Betrachtung.

Die Arbeitstheilung zersetzt die hauswirthschaftliche Produktion, um daraus die verkehrsmäßige Produktion hervorgehen zu lassen (Syst. I §§ 338—339).

Das Selbstgenügen des einzelnen Haushaltes, in dessen Bereiche alles producirt wird, was zu dessen Bedarf gehört, macht einer Einseitigkeit Platz, welche die auf die anderen Produkte gerichtete Einseitigkeit anderer Haushaltungen voraussetzt oder befördert. Die Herstellung des Einklanges zwischen diesen einseitig gerichteten Produktionen ist die Aufgabe des Verkehrs, welcher sie mit einander zusammenführt, damit sie einander ergänzen. Die Gemeinschaft des Hauses verwandelt sich in eine Gemeinschaft des Marktes, vermöge deren die Versorgung des Bedarfs für eine höhere Stufe der Bedürfnisse und der technischen Leistungen durch so viel weitere Abstände hindurch erreicht wird. Der Markt selber erweitert sich und erweitert diese Entfernungen.

Die Entfernung aber verlangt die Verbindungsglieder, welche der Verkehr an sich nicht voraussetzt: objektive Verbindungsglieder in den Verkehrsmitteln, subjektive Verbindungsglieder in dem Handel.

So oft die Entfernung solche Verbindungsglieder nicht nöthig macht, redet man gleichwohl von Verkehr, und in anderen Sprachen als der deutschen braucht man gar das Wort, welches Handel und Verkehr zugleich bezeichnet — „Commerce“. In dem einst angesehenen

„Dictionnaire universel du Commerce“*) beginnt der Artikel „Commerce“ mit der Erklärung, daß dieses Wort für jeden Tausch, Kauf, Verkauf, Umsatz oder Handel gebraucht werde. Diese Erklärung wird straffer in der Definition von Mélon**) zusammengezogen, welche lautet: „es ist der Tausch des Ueberflüssigen gegen das Nothwendige“.

Adam Smith (Wealth of Nations book I chap. 4) leitet sein Kapitel über Ursprung und Gebrauch des Geldes also ein: „Wenn die Arbeitstheilung einmal ganz durchgeführt ist, dann ist es bloß ein sehr kleiner Theil der Bedürfnisse, den das Produkt der eigenen Arbeit eines Menschen decken kann. Den weitaus größeren Theil der Bedürfnisse deckt er durch Austausch jenes Ueberschusses der eigenen Produkte, der über seinen eigenen Verbrauch hinausgeht, gegen solche Produkte fremder Arbeit, deren er bedarf. So lebt jeder Mann durch Tausch oder wird in gewissem Maaße ein Kaufmann, und die Gesellschaft selber wird allmälig, was man angemessener Weise als eine ‚Commercial society‘ bezeichnet.“

§ 3. Die Volkswirthschaft auf derjenigen Stufe der geschichtlichen Entwicklung, auf welcher wir sie heute kennen, hat Maaß und Umfang der Entfernungen in den Verkehrsbeziehungen zu einer solchen Höhe gebracht, daß die arbeitstheilige Ausscheidung aus jenem embryonischen Gebilde längst zu selbständigen Producentengruppen geführt hat, für welche Handel und Verkehrswesen berufsmäßige Aufgaben geworden sind. Dem Verkehr im weiteren Sinne steht derjenige Verkehr gegenüber, welcher erst durch den *berufsmäßig* ausgeschiedenen *Handel* und die *Verkehrsmittel* hergestellt wird.

Handel und Verkehrsmittel hängen enge an einander. Sie sind beide dazu bestimmt, die Entfernungen des Verkehrs zu überwinden. Der Handel durch seine Thätigkeit, die Verkehrsmittel durch ihre technischen Veranstaltungen. Die fortschreitende Technik der Verkehrsmittel überwindet die Entfernungen und schlägt dadurch dem Handel die Brücken über den Erdkreis. Der Handel seinerseits wirkt anregend auf jene Fortschritte, deren er zur Ausdehnung seiner Wirksamkeit bedarf.

Der Handel bedarf der Verkehrsmittel, aber die Verkehrsmittel bedürfen nicht durchaus des Handels. Sie reichen über dessen Sphäre

*) Ouvrage posthume du Sieur Jacques Savary des Bruslons. Nouvelle Edition. Genève 1742.

**) Essai politique sur le Commerce (1736): „C'est l'échange du superflu pour le nécessaire.“

hinaus. Neben dem Verkehr der Güter giebt es einen Verkehr der Menschen, der andere Zwecke hat als die des Handels. Oder der Verkehr der Güter wird durch die Verkehrsmittel besorgt ohne die Dazwischenkunft des Handels. Es ist einer der Triumphe entwickelter Verkehrsmittel, daß diese den Handel an gewissen Stellen ausschalten, daß trotz weiter Entfernungen der unmittelbare Verkehr zwischen Producenten und Konsumenten ermöglicht wird.

Daß so die beiden Gruppen theilweise sich trennen, ändert die Thatsache nicht, daß sie von Hause aus verschwistert sind, daß sie für die große Masse der Geschäfte dennoch enge an einander gekettet bleiben, gerade in einer entwickelten Volkswirthschaft*).

§ 4. In einem anderen Verhältnisse stehen Bankwesen und Versicherungswesen zu dem Handel.

Dort waren es zwei selbständige Gebiete, die in ein näheres Verhältniß zu einander treten. Hier sind es eigenartige Theile des Handels selber, deren Eigenart auf dem Charakter des Gegenstandes beruht, mit dem der Handel in diesen Fällen sich beschäftigt.

Für die große Masse des Handels sind es die Waaren, deren Bewegung durch den Verkehr hindurch er leitet, d. h. die Mannigfaltigkeit der Güter in konkreter Gestalt, welche unmittelbar oder (als Produktionsmittel) mittelbar dem Bedarfe dienen. Aber daneben entwickeln sich verfeinerte Gebilde, welche ohne die körperliche Erscheinung der Waare dennoch das Objekt des Handels werden.

Es ist eine anfechtbare Unterscheidung, mittelst derer man den Papierhandel (Werthpapierhandel, Effektenhandel) von dem Bankwesen abtrennt. Beide haben gemeinsam zum Gegenstande den Verkehr in den Nutzungen der Geldkapitalien, deren Ausgebot und Bedarf sie vermitteln. Das Werthpapier ist das fertige Erzeugniß dieses Verkehrs, der Geschäftsbetrieb der Banken erzeugt erst selber solche Papiere in mannigfaltigen Formen.

Die nahe Nachbarschaft beider zeigt, wie schmal die Grenze ist, welche diese Gebiete trennt.

Etwas verwickelter ist die Stellung des Versicherungswesens zum Handel. Das Wesen der Versicherung ist Vereinigung einer größeren

*) Schmoller (Die Thatsachen der Arbeitstheilung, Jahrbuch 1889, 1061) bezeichnet als „allgemeinen Gegensatz gegen alle früheren Verkehrs- und Handelszustände die Trennung des eigentlichen Handels von den selbständig gewordenen Verkehrs- und Frachtgeschäften", wie letztere in der Gegenwart bestehen.

Zahl gleichartiger Interessenten gegen die Folgen ökonomischer Unfälle. Diese Vereinigung kann sich stützen auf die vorhandenen öffentlichen Verbände (Staat, Reich, Provinz, Kreis, Gemeinde), oder sie kann Verbände für ihre eigenen Zwecke hervorrufen (Gilden, Genossenschaften). Indessen die große Masse der Versicherungen, zumal nach ihrem historischen Ursprunge, ist auf den Wegen des Handels geschlossen worden.

Wie der Handel als eine Einschaltung in den Verkehr der Producenten und Konsumenten die Einheit herstellt, so ist er es, welcher die Vereinigung gleichartiger Interessenten für die Zwecke der Versicherung schafft. Wie die Bank verfügbare Nutzungen des Geldkapitals zu denjenigen hinführt, welche derselben bedürftig sind, so führt die Versicherung diejenigen zusammen, welche gemeinsam einer Gattung der ökonomischen Unfälle entgegensehen und durch ihre Gemeinschaft deren Folgen für den Einzelnen aufheben sollen. Bei der Bank liegt die Einheit in der Vermittlung des Gegensatzes von Kapitalbedürftigen und Kapitaldarbietenden. Bei der Versicherung liegt die Einheit in der Aufhebung der Vereinzelung durch Herstellung des Zusammenhangs zwischen den einzelnen Interessenten.

II. Handelswissenschaft.

§ 5. In den voraufgehenden Paragraphen ist der Gegenstand des vorliegenden Bandes festgestellt worden. Wir haben jetzt über die wissenschaftliche Behandlung des Gegenstandes uns zu verständigen.

Hiebei folgen wir dem Gedankengange, den wir aus den beiden ersten Bänden dieses Systems bereits kennen (System Bd. I § 63; Bd. II §§ 1—6), um die Frage zu beantworten, welches das Wesen der sogenannten Handelswissenschaft ist, und wie sich dieselbe in unser System einordnen läßt.

Alle Wissenschaft entspringt entweder dem theoretischen Triebe nach Erkenntniß oder dem praktischen Triebe nach Mitteln zur Verbesserung des Lebens. Der theoretische Trieb ist eine Pflanze, die nur im Sonnenschein hoher geistiger Kultur gedeiht. Und selbst in einem Zeitalter, welchem solche Kultur zugeschrieben wird (wie dem unserigen), ist es nicht zu verkennen, daß auf die äußere Rangstellung der einzelnen Wissenschaften die Handgreiflichkeit des Nutzens reflektirt, den sie im Auge der

herrschenden Gewalten leisten. Diese aber vollziehen hiemit nur das Urtheil der großen Mehrzahl auch der Gebildeten.

Fächer wie diejenigen, welche uns beschäftigen, von Staat, Recht, Gesellschaft, Wirthschaft, tragen in ihrer Natur den niemals zur Ruhe kommenden Reiz, der zur Auffindung von Maaßregeln treibt, die das menschliche Zusammenleben vervollkommnen. Die Blüthe dieser Wissenschaften und die Kraft ihrer besten Arbeiter ist bisher immer noch im engsten Zusammenhange mit dem Dienste für das wirkliche Leben gewesen.

Indessen es giebt einen Fortschritt in dieser Richtung der Wissenschaft auf den Nutzen des Lebens. Die heutige Chemie fließt über von nützlichen Erfolgen, zumal für Technik und Volkswirthschaft. Aber die Methoden, vermöge deren sie zu diesen Ergebnissen gelangt, sind andere geworden, als jene waren, mit denen sie den Stein der Weisen suchte. Die nützlichen Ziele, die sie damals erstrebte, hat sie nicht erreicht. Jetzt erreicht sie die größeren Ziele für das praktische Leben mit denselben Methoden, deren höchste Zwecke über den Nutzen hinausführen.

Es ist ähnlich mit Zielen und Methoden unserer Wissenschaft.

§ 6. Anfänge und Charakter der Handelswissenschaft werden uns am leichtesten verständlich aus der Analogie der Kameralwissenschaft (Syst. I § 70; II § 8 f.).

Die Kameralwissenschaft ist die vorwissenschaftliche Stufe der Nationalökonomie und Finanzwissenschaft. Sie fragt, von unmittelbar praktischen Anlässen ausgehend, danach, wie ein Regent den Reichthum seines Landes vermehren könne, um die Fähigkeit für öffentliche Aufwendungen zu steigern. Sie giebt, indem sie diese Frage beantwortet, eine Sammlung von nützlichen Rathschlägen, welche die mannigfaltigsten Seiten der Staatsverwaltung betreffen. Sie vermengt technologische Erörterungen mit finanziellen, volkswirthschaftliche mit staatsrechtlichen Fragen. Aber weil der einigende Punkt immer das Interesse des Verwaltungsbeamten (und der Ausbildung zu seinem Berufe) ist, so gelangt diese Art von Wissenschaft nicht zu einer Vertiefung, durch welche die höhere Einheit, nämlich die Einheit des wissenschaftlichen Systems, erreicht wird. Erst die Vertiefung des Denkens zersetzt die Gebundenheit jenes mannigfaltigen Stoffes und gelangt zu den Wurzeln seiner selbständigen Bestandtheile. Je kräftiger aber wiederum jedes Stück des alten Ganzen aus seinen eigenen Wurzeln hervorwächst, um so selbstbewußter stößt es

jene Bestandtheile ab, die sich als bloße Niederschläge der Alltagserfahrung an die alte Wissenschaft wahlverwandt angesetzt haben.

Aehnlich ist Ursprung, Entwicklung und Verlauf der sogenannten Handelswissenschaft (oder der Handelswissenschaften). Das Scheinleben, welches sie am heutigen Tage noch fortführt, ist durch die Sphären dieser Forteristenz selber lehrreich für ihre Beschaffenheit. Denn das ist das gemeinsame Schicksal jeder Wissenschaft, zumal aber der Wissenschaft vom gesellschaftlichen und staatlichen Leben, daß die Ansichten der innerhalb der Wissenschaft überwundenen Vergangenheit auf offenem Markte noch Glück machen, wie die abgelegten Uniformen einer europäischen Armee die Zierde für afrikanische Völkerschaften bilden.

Wie die Kameralwissenschaft für ihre Zeit Kameralbeamte abrichten wollte mit allen nützlichen Fertigkeiten, die ihnen das Zeitalter zumuthete, so sollte die Handelswissenschaft ein Vielerlei von praktischen Kenntnissen lehren, die auf alle Vorfälle des kaufmännischen Lebens eingerichtet sein sollten.

§ 7. Um den Charakter dieser Wissenschaft zu zeichnen, wähle ich ein Beispiel ihrer Behandlung aus einem Zeitalter, da sie längst ihre roheren Anfänge hinter sich hat und durch die aufgehende Sonne der jungen Volkswirthschaftslehre bereits beeinflußt ist. Dieses Beispiel ist die „Theoretisch-praktische Darstellung der Handlung in deren mannigfaltigen Geschäften von Johann Georg Büsch, öffentlichem Lehrer der Mathematik in Hamburg“*).

Ihr Inhalt ist der folgende. Erstes Buch: Von dem Gelde überhaupt und dem Geldeswerth der Dinge. In diesem Buche wird nicht nur die Geldlehre, die Währungsfrage und das Münzwesen erörtert, sondern auch das Bankwesen, die Cirkulation des Geldes, die Lehre von Kredit und Zins, die Lehre vom Wechsel und vom Wechselkurs.

Zweites Buch: Von den Waaren, als dem Gegenstande der Handlung, und dem Waarenhandel im Allgemeinen. Hierin wird zuerst der Begriff einer Waare dargelegt, sowie die Voraussetzungen, unter welchen ein Ding zur Waare wird, nebst der Bedeutung der Waarenkenntniß und den Mitteln, sie zu erlangen. Dann werden die Arten des Waarenhandels beschrieben und weiterhin von Maaßen und Gewichten, von Tara und Rabatt geredet. Und hieran anschließend „von dem

*) Erste Ausgabe von 1792. Mir liegt die zweite, vermehrte und verbesserte Ausgabe, Hamburg 1799, vor, und nach ihr gebe ich die obige Uebersicht des Inhaltes.

natürlichen Werth der Waaren", von der Nachfrage, der Konkurrenz, der Spekulation, von Konjunkturen und dem Einfluß der Kriege auf Konjunkturen und Spekulationen.

Drittes Buch: Von den mancherlei Arten, die Handlung zu betreiben. Hier wird von Eigenhandel, von Kommissionshandel, von Speditionshandel, von der Gesellschaftshandlung unter Privatpersonen und von den öffentlichen Handlungskompagnien, endlich von „einigen minder gewöhnlichen Arten, die Handlung zu betreiben", geredet. Zu diesen letzteren Arten gehört Lieferungshandel, Prämienhandel, Aktienhandel, insbesondere der Handel mit Staatsschuldscheinen, weshalb bei dieser Gelegenheit von den Staatsschulden im Allgemeinen, von den britischen Staatsschulden, von den Schulden anderer Staaten, von den Bestimmungsgründen ihres Werthes gehandelt wird.

Viertes Buch: Von den Hülfsgeschäften der Handlung, und zwar von der Schiffahrt, von Verlust bei der Schiffahrt, von den Assekuranzen, von der Bodmerei, vom Strandrecht, von der Makelei, vom Buchhalten, von Bankerotten (letztere bilden das siebente Kapitel unter den „Hülfsgeschäften der Handlung").

Das fünfte Buch endlich beschäftigt sich mit der Handlungspolitik, und zwar, nach einer kurzen historischen Einleitung, mit den Grundsätzen der Handlungspolitik in Absicht auf den Produktenhandel, den Kolonialhandel, den Manufakturhandel, den Zwischenhandel, die Schiffahrt, die Zölle; dazu aber allgemeine Anmerkungen über die Handelsrechte und nützliche Winke über verschiedene Hülfsmittel der Handlung, die der Staat zu gewähren hat, wie Banken und Posten.

§ 8. Das ist der Inhalt eines Lehrbuches der Handelswissenschaft, welches nicht nur, vor vielen anderen dergleichen, lange Zeit Ansehen genossen hat, sondern welches auch einem Zeitalter entsprungen ist, in dem es längst eine Wissenschaft gab, welche allem diesem Vielerlei von Dingen ihre systematische Stelle angewiesen hatte.

Derjenige, der lernen will, wie sich eine Wissenschaft auf jener kindheitlichen Stufe der Entwicklung von einer wahrhaften Wissenschaft nach heutigen Begriffen unterscheidet, der vergleiche das Werk von Büsch mit irgend einer der um mehrere Jahrzehnte älteren Schriften, welche die Volkswirthschaftslehre als selbständige Wissenschaft begründeten, den Schriften der Physiokraten oder des James Stewart und besonders dem Werke des Adam Smith (vgl. Syst. Bd. I §§ 71—79).

In diesen letzteren Werken wird ausgegangen von den grund-

legenden Erscheinungen der Bevölkerung, der Arbeitstheilung, der Produktion; es wird das Wesen des Wohlstandes, des Gutes, des Reinertrages, der Arbeit, des Tausches, des Werthes, des Geldes untersucht; es werden freilich praktische Nutzanwendungen, aber erst auf solcher Grundlage, für die Förderung des Wohlstandes, für die bessere Einrichtung der Steuern u. s. w. gezogen.

Anders die „Handelswissenschaft". Sie geht von dem Handelsbetrieb als der grundlegenden Erscheinung aus und will ihm der Reihe nach alles für ihn Wissenswerthe vorführen. Geld und Waare sind die beiden Elemente, aus denen sich die Welt dieser Wissenschaft aufbaut; sie bilden die Einheit, in der sich die Fingerzeige über Münzsorten und Waarenkunde mit den volkswirthschaftlichen Erörterungen über Kredit, Zins, Geldumlauf verbinden. Ueber den Geldeswerth der Dinge wird im ersten Buch gehandelt, erst im zweiten Buch von dem natürlichen Werth der Waaren, der Nachfrage, Konkurrenz, Spekulation — alles dieses aber im Anschluß an Rathschläge über die zweckmäßige Art des Messens und Wägens. Vom Staatsschuldenwesen wird geredet aus Anlaß des Lieferungshandels, vom Bankerott als einem Hülfsgeschäfte der Handlung.

Auf merkwürdige Weise hält der Verfasser Wort, der in der Vorrede sich rühmt, er habe alles, was man Theorie in seinem Buche nennen könnte, mehr als einer seiner Vorgänger auf wirkliche Praktik gründen können; und diese Praktik habe er nicht aus vielen Büchern kennen gelernt; das große Buch, das er in dieser Absicht studirt, sei die Hamburgische Börse. Auch Roscher rühmt ihm nach, wie anziehend klar und echt praktisch dieses Buch geschrieben sei.

§ 9. Aufs engste ist die hier geschilderte Handelswissenschaft mit den Handelsakademien verknüpft. Büsch selber hat sein Werk aus den Vorträgen für solch ein Institut hervorgehen lassen, dessen wirklicher Begründer und langjähriger Leiter er war. Die Hamburgische Handelsakademie, 1767 entstanden, 1771 von Büsch übernommen, war nicht bloß in Deutschland, sondern nahezu in der ganzen Welt die erste ihrer Art (nur in Portugal war bereits 1759 durch Pombal eine Handelsschule gestiftet). Büsch hat in seiner nahezu 30jährigen Wirksamkeit 360 Zöglinge ausgebildet, Kaufleute und Kameralisten, darunter 80 Engländer, 30 Russen u. s. w.*).

*) W. Roscher, Geschichte der Nationalökonomik in Deutschland (1874) S. 559

Dieses Vorbild hat ein Jahrhundert lang Nachfolge gefunden, doch sind die Erwartungen je länger, je mehr durch die Erfolge getäuscht worden. Aus guten Gründen.

Ein solches Institut entsprach dem Geiste jenes Zeitalters und ist durch die Fortschritte der Wissenschaft wie die damit zusammenhängenden Umgestaltungen des höheren Unterrichts immer weiter von den Zielen der Gegenwart abgerückt. Es entsprach der kameralistischen Gedankenwelt des 18. Jahrhunderts, welche auf den Universitäten selber analoge Einrichtungen erzeugte. Und die realistisch gesinnten Reformer, welche am Ende des 19. Jahrhunderts unsere Universitäten mit dergleichen Instituten dem praktischen Bedürfnisse der Gegenwart näher bringen wollen, haben in der Regel kein Bewußtsein davon, daß dieses nur eine Rückbildung zu der vor 100 Jahren überwundenen Stufe von Wissenschaft und Unterricht ist.

Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts war es die unmittelbare Verwerthung der Wissenschaft für das Leben, welche auf den deutschen Universitäten im Vordergrunde stand. Diejenigen Universitäten, welche sich damals vor allen übrigen auszeichneten, Göttingen und Halle, verdankten es nach den Zeugnissen der Zeitgenossen ihrer Richtung auf das Praktische. Erörterungen über die beste Form des akademischen Unterrichts waren damals auf der Tagesordnung. Johann Jakob Moser entwirft (1749) Pläne für eine Anstalt, „um Leute, welche den gewöhnlichen Cursum academicum absolvirt haben oder die eben nicht gesonnen sind, ordentlich zu studiren, immediate et unice zu den Affairen selbst anzuführen und ihnen von den Kanzlei- und Staatssachen nicht nur einen näheren Vorgeschmack zu geben, sondern auch wirkliche Proben davon unter die Hände zu bringen".

„Was habe Halle emporgebracht, als daß die Theologie u. s. w. den alten Schlender verlassen und die Disciplinen auf einem pragmatischeren Fuße zu traktiren angefangen haben? Was bringe dem Carolino zu Wolfenbüttel vor anderen dergleichen Anstalten so großen Zulauf, als daß man von der ordinären Lehrart der Gymnasien und Akademien abgewichen ist und die alumnos den nächsten Weg in das einzuleiten sucht, was sie der Republik zu nützlichen Männern machen und ihnen künftig in allerley Lebens-Arten deren Anfang erleichtern kann?"*)

Schlözer in Göttingen erklärt: Wir rücken, wie in unserer

bis 576. Vgl. Roscher, Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft, Jahrgang 1867. Ferner: J. Classen, Die Handelsakademie von Büsch. 1865.

*) F. Frensdorff, Die ersten Jahrzehnte des staatsrechtlichen Studiums in Göttingen. Festschrift zur 150jährigen Jubelfeier der Georg-Augusts-Universität (1887).

Literatur überhaupt, also auch auf unseren deutschen Universitäten den glücklichen Zeiten immer näher, wo hochgelahrt und gemeinnützig reine Synonymen sein werden.

§ 10. Was vor 100—150 Jahren auf den Höhen der damaligen Wissenschaft angestrebt wurde, und was hier heutzutage durch eine gänzliche Umgestaltung der Wissenschaften in eine ferne Vergangenheit abgerückt ist, lebt in den Handelsakademien fort oder taucht in neuen Projekten wieder auf.

Charakteristisch für diese Institute und für die „Handelswissenschaft", welche sie lehren wollen, ist der einem früheren Zeitalter entsprechende, von der Praxis ausgehende Gesichtspunkt für die Zerstückelung und Vereinigung ihrer Wissensgebiete.

Einmal sind es nämlich Ausschnitte aus wirklichen Wissenschaften, von denen gerade so viel entnommen wird, als zum Handelsbetriebe gehört — Ausschnitte oder Abschnitte, denen die Wurzel fehlt, und die daher in den Geistern, in die sie verpflanzt werden, nicht gedeihen können. Die natürliche Einheit ihres wissenschaftlichen Systems, der Rechtswissenschaft, der Wirthschaftswissenschaft, einzelner Naturwissenschaften, wird zerrissen und eine künstliche Einheit aufgebaut, die nur dem Alltagsbedürfniß des Geschäftsbetriebes entnommen ist. Ein Allerlei von Kenntnissen ohne inneren Zusammenhang.

Zweitens sind es Fertigkeiten, welche überhaupt an keine Wissenschaft, im ernsteren Sinne, anknüpfen, welche auch einer wissenschaftlichen Behandlung nicht bedürftig sind. Buchhaltung, Rechnen, Korrespondenz des Kaufmanns sind zu Gegenständen für einen wissenschaftlichen Unterricht ebensowenig gemacht, wie irgend sonst eine subalterne Fertigkeit des täglichen Berufslebens. Der durchschnittsmäßige Verstand eines durchschnittsmäßig gebildeten Menschen wird über diese Fertigkeiten in wenigen Wochen oder Monaten Herr werden, sobald er sie in der Praxis des Geschäftsbetriebes kennen lernt.

Drittens sind es unzureichende Ersatzmittel für diejenigen Geschäftskenntnisse, welche nur die wirkliche, oft langjährige Erfahrung gewähren kann. Dies trifft u. a. für die Waarenkunde zu. Die Kenntnisse, welche für deren Zwecke im Vorwege gewonnen werden, sind nothwendiger Weise ebenso oberflächliche wie ausgedehnte. Die Arbeitstheilung allein, welche erst die Praxis mit sich führt, giebt die Möglichkeit ausreichender Vertiefung.

Viertens sind es allerhand nützliche Sachen, die für Jedermann

und so auch für den Kaufmann unter Umständen wichtig sind, wie die Herrschaft über fremde Sprachen. Dergleichen lernt man allenthalben, auf Schulen, Hochschulen oder am besten im privaten Unterricht.

Die Analyse dieser Bestandtheile giebt den Grund für die Beschaffenheit der wirklichen Handelsakademien und warnt vor Illusionen über Projekte, die immer wieder auftauchen.

§ 11. Es kommt darauf an, das Richtige und Entwicklungsfähige aus jenen veralteten Formen und mißlungenen Versuchen herauszuschälen.

Unzweifelhaft wird es dem Handel, wie jeder Berufsart des wirthschaftlichen Lebens, zum Heile gereichen, wenn er seine Praxis auf wissenschaftlicher Bildung aufbaut. Indessen hier muß zunächst unterschieden werden. Eine wissenschaftliche Bildung im ernsthaften Sinne ist für den Landwirth, den Gewerbtreibenden und ebenso für den Kaufmann, schon um der ökonomischen Vorbedingungen willen, nur dann erreichbar, wenn sie an entsprechende Größenverhältnisse des Betriebes anknüpft. Wie es landwirthschaftliche Elementarschulen, Mittelschulen, Hochschulen giebt, welche an die verschiedenen socialen Schichten anknüpfen, die sich an der landwirthschaftlichen Produktion betheiligen, ebenso muß es auch für den Kaufmann verschiedene Stufen des Unterrichts geben. Nur die höchste Stufe desselben reicht an ein wissenschaftliches Studium heran, während für die niederen Stufen die entsprechenden Arten des allgemeinen Schulunterrichts (Fortbildungsschulen, Gewerbeschulen u. dgl.) das Angemessene sind und sein müssen, aus demselben Grunde, aus dem jeder Schulunterricht der unteren und mittleren Stände auf die Grenze eines jüngeren Lebensalters beschränkt ist. Einrichtungen für die Fortbildung des Geistes in allgemeiner und berufsmäßiger Richtung, die auch für reifere Jahre berechnet sind, werden dadurch freilich nicht ausgeschlossen, zumal inmitten der heutigen Strömung für Ausdehnung der Volksbildung nicht.

Etwas anders sieht es mit der Berufsbildung der eigentlichen Großkaufleute aus.

Der Drang nach einer wissenschaftlichen Grundlegung für ihren Beruf bedeutet nicht in erster Reihe eine Vorbereitung für die Technik des Geschäftsbetriebes, die vielmehr zum größten Theile in der Praxis selber erlernt werden muß; sie bedeutet die volkswirthschaftliche, juristische und staatswissenschaftliche Bildung einer Klasse von Männern, welche in unserem gegenwärtigen Staats- und Wirthschaftsleben sowohl eine

angemessene Vertretung ihrer Interessen wie namentlich eine würdige Repräsentation ihrer socialen Schicht zu leisten haben.

Sie werden dieses am vollkommensten dann erreichen, wenn ihre wissenschaftliche Bildung zugleich ihre sittlich-politische Stellung zum Gemeinwesen bestimmt, wenn sie diese derart beeinflußt, daß sie ein richtiges Gleichgewicht zu halten wissen zwischen einer beredten Wahrnehmung ihrer Berufsinteressen und einer staatsmännischen Anerkennung der Gesammtinteressen.

Eine auf so vornehme Ziele gerichtete wissenschaftliche Bildung wird von selber diejenigen Studien und diejenigen Wissenschaften zu finden wissen, die ihr gemäß sind. Es sind einfach die vorhandenen Fächer der Nationalökonomie, der Geschichte, der Rechtswissenschaft und je nach Umständen der Naturwissenschaft.

Sie wird aber auch von selber, als ihrer unwürdig, jene Quasiwissenschaften abstoßen, die unterhalb ihres geistigen Niveaus liegen. Sie wird namentlich als den angemessenen Standort ihrer Studien die allgemeinen Universitäten aufsuchen, in deren Unterrichtsfächern das Wesentliche dessen, was sie braucht, längst vorhanden ist oder das, was etwa fehlt, mit verhältnißmäßig geringer Mühe ergänzt werden kann. Sie wird auf unseren Universitäten, in dem weiten Umkreise ihrer Fachwissenschaften, eine reiche Auswahl finden, bis herab zu den Fertigkeiten der fremden Sprachen, des Reitens, Turnens, Tanzens und Fechtens.

Sie wird namentlich als selbstverständliche Vorbedingung für das Universitätsstudium eine allgemeine Schulbildung mitbringen*), deren Mängel und deren Schwierigkeiten oft den wahren Anlaß abgegeben haben, daß schwach begabte Schüler, die im Gymnasium nicht vorwärts kommen, Handelsschulen, Handelsakademien u. dgl. m. aufsuchen, um eine leichtere Art von Schulbildung und auf leichtere Art das Zeugniß für den einjährigen Militärdienst zu erlangen.

§ 12. Durch ein derartiges Studium wird auch das Gleichgewicht erreicht werden zwischen der Bildung und dem öffentlichen Einfluß der höheren kaufmännischen Schichten einerseits, des staatlichen

*) Im Schuljahr 1895—96 gab es in der Provinz Hannover unter den 380 Abiturienten der Gymnasien und den 114 Abiturienten der Realgymnasien nur 4 Gymnasialabiturienten und 3 Realgymnasialabiturienten, welche sich dem kaufmännischen Berufe bestimmten. Freilich genau dieselbe kleine Zahl 4 und 3, welche sich der Landwirtschaft zu widmen beabsichtigten.

Berufsbeamtenthums andererseits — über dessen Mangel, zumal in deutschen Landen, seit so lange geklagt wird.

Ansehen in Staat und Gesellschaft erringt ein Stand auf die Dauer immer nach dem Maaße seiner Leistungen. Nicht bloße Vorurtheile sind es, welche dem Kaufmannsstande den ihm gebührenden Rang so lange vorenthalten haben. Im Gegentheil, die Erfahrungen, auch in Deutschland, und zwar seit lange, liefern den Beweis, daß solche Leistungen dieses Erfolges sicher sind. An den Leistungen fehlt es, an dem inneren Zusammenhange zwischen der Berufsarbeit des großen Besitzes mit den Aufgaben des Gemeinwesens, an dem Pflichtgefühl und der Opferfreudigkeit, die daraus hervorgehen.

Das Gegentheil eines Vorurtheils, welches der Heranziehung geeigneter kaufmännischer Persönlichkeiten zum Einflusse auf das öffentliche Leben im Wege stünde, bemerken wir in der Gegenwart und gerade in unseren deutschen Dingen. Die wenigen Männer aus diesen Kreisen, welche einigermaßen für die Theilnahme an staatlichen Angelegenheiten befähigt sind, und noch mancher andere außerdem, werden mit Ehrenämtern überhäuft, in einem Grade überhäuft, daß aus rein äußeren Gründen es ihnen unmöglich gemacht wird, jedem Amte die gebührende Aufmerksamkeit zuzuwenden. Es wird ihnen eine Vielseitigkeit zugemuthet, die wiederum aufhören muß, in selbständiger Sachverständigkeit zu wurzeln, die vielmehr nach dem bekannten Muster der Bureaukratie zu einer allen Aufgaben gewachsenen formellen Gewandtheit sich entwickelt.

Indessen hier treffen wir auf Mißstände, die nicht die kaufmännischen Berufsstände allein betreffen, die vielmehr in unserem ganzen neueren Selbstverwaltungswesen hervortreten und den Mangel an Kräften zeigen, welche durch das neue Zeitalter und sein öffentliches Leben verlangt werden.

Wohl muß es in allen wirthschaftlichen Berufsarten eine Mehrzahl geben, welche in das Joch der täglichen Nothdurft gespannt ist. Aber das edle Vorrecht der durch Wohlstand bevorzugten Minderzahl ist es, der Vormund und das Beispiel der übrigen zu sein, denen die Freiheit des Geistes und die Muße meistens fehlt, die Interessen des engen Einzellebens mit dem Ganzen zu verknüpfen. Die Pflicht ist es, versöhnende Thaten zu vollbringen, welche in den leidenschaftlichen Gegensätzen der heutigen Gesellschaft als lindernder Balsam wirken, Thaten, die den großen Erwerb und Besitz als ein Werkzeug im Dienste aller guten Zwecke der Menschheit zeigen.

Die Frage der Wissenschaft des Kaufmanns wird dadurch von

selber die Frage von seiner sittlichen Stellung im Volksleben, von seiner sittlichen Verantwortlichkeit für die öffentlichen Angelegenheiten*).

III. Handelsstaaten.

§ 13. Die Frage nach dem Rangverhältniß der verschiedenen Produktionszweige ist bereits in unserer Grundlegung (Syst. I §§ 346 bis 350) unter den historischen Gesichtswinkel gerückt. Es ist dort festgestellt worden, daß es im Wesen des geschichtlichen Fortschritts liegt, die Allseitigkeit der Produktivität innerhalb einer großen Volkswirthschaft allmälig zu entwickeln, und daß ein Kulturvolk der Neuzeit, welches auf einer gewissen Stufe der Bevölkerung, der Intelligenz, des Wohlstandes angelangt ist, auf den Fortschritt seiner wirthschaftlichen Kultur verzichten müßte, wenn es von sich behaupten wollte, daß es für Industrie und Handel nicht geschaffen sei, wenn es wähnte, daß es in der Urproduktion für die Dauer den Schwerpunkt seiner Wirthschaft zu suchen habe. Es ist vor dem täuschenden Schein gewarnt worden, mit dem die Macht der Trägheit das Alte umkleidet, wenn es in ihm das „Natürliche" oder das eigenthümlich „Nationale" zu erkennen meint. Die Kenntniß der wirklichen Geschichte der Völker zeigt, wie oft dieser Irrthum den neuen Fortschritten entgegengesetzt worden ist.

Die hier vertretene Einsicht, heißt es dort, bedarf heutzutage weniger der Vertheidigung, als es vor einem halben Jahrhundert erforderlich war; es ist zumal für Deutschland lehrreich, daß der Zweifel daran in dem Zustande seiner politischen Zerrissenheit und Ohnmacht verbreitet war, daß derselbe mit der Wiedergewinnung der nationalen Kraft geschwunden ist.

Und dennoch ist der Zweifel, welcher damals (1885) geschwunden schien, unterdessen wieder aufgetaucht. Ja, es scheint, als ob die unwiderstehlichen Fortschritte der deutschen Volkswirthschaft auf der Bahn zum großen Industrie- und Handelsstaate, welche inzwischen gemacht worden sind, den Zweifel aufs neue belebt oder den Widerstand der alten Mächte wachgerufen haben.

---

*) Vgl. die beherzigenswerthen Mahnungen in der neuen Schrift „Der Handel, seine wirthschaftliche Bedeutung, seine nationalen Pflichten und sein Verhältniß zum Staate", von dem Sekretär des Kommerzkollegiums zu Altona, Dr. Richard Ehrenberg. Jena 1897.

§ 14. Die abgekürzten Begriffe, in welche das Parteileben der Gegenwart seine Gedankengänge zusammenfaßt, bedürfen einer Erläuterung, wenn die Mißverständnisse vermieden werden sollen, aus denen sie hervorgegangen sind, oder zu denen sie hinführen.

Die neuerdings bei uns beliebt gewordenen Begriffe „Ackerbaustaat", „Industriestaat", „Handelsstaat" sind einer näheren Analyse so sehr, wie irgend eines der üblichen Schlagworte, bedürftig. Ist doch die Bedeutung, die man ihnen beilegt, eine so schwankende, daß die Debatten darüber in das Ziellose verlaufen, oder daß (wie es neulich durch den Vertreter des Bundesrathes im deutschen Reichstage geschehen ist) alle Gegensätze sich in die Erklärung auflösen, Deutschland sei sowohl ein Landwirthschaftsstaat als auch ein Industriestaat, als auch ein Handelsstaat, ein Handwerkerstaat und ein Arbeiterstaat. Womit allerdings gar nichts gesagt ist.

Seit Friedrich List sich bemüht hat, die Entwicklung der Volkswirthschaft aus dem Gesichtspunkte ihrer Produktionszweige einer gesetzmäßigen Stufenfolge zu unterwerfen, ist dieses Problem (gerade so wie List selber zu der Fragestellung gekommen ist) immer wieder an den praktischen Gegensatz der neueren deutschen Volkswirthschaft zur englischen Volkswirthschaft angelehnt worden.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts war England bei jener Entwicklungsstufe angelangt, von welcher List*) die „Regel" ableitete, „daß eine Nation um so reicher und mächtiger ist, je mehr sie Manufakturprodukte exportirt, je mehr sie Rohstoffe importirt, und je mehr sie an Produkten der heißen Zone konsumirt".

Der national-patriotische Charakter des List'schen Systems kam darauf hinaus, daß die deutsche Volkswirthschaft das englische Beispiel zu befolgen habe. Und was war das Wesen dieses englischen Beispieles? Was ist für List überhaupt das Wesen des stufenweisen Fortschrittes der Produktion einer Volkswirthschaft, sobald dieselbe in den Zusammenhang des internationalen Handels gelangt ist? Daß die Landwirthschaft fortschreitend durch den Aufschwung der einheimischen Manufakturen ergänzt wird, bis zuletzt große Quantitäten inländischer Manufakturwaaren ausgeführt werden, um gegen fremde Erzeugnisse der Landwirthschaft eingetauscht zu werden.

*) Das nationale System der politischen Oekonomie. Erster Band: Der internationale Handel, die Handelspolitik und der Deutsche Zollverein (1841) S. 24.

§ 15. Die Thatsachen dieser Entwicklung Englands werden im Folgenden durch einige Zahlen näher festgestellt.

Die Ausfuhr dieses Landes*) betrug im Jahre 1836: 53,4 Mill. £.

Dazu trugen bei:

Baumwollwaaren (einschließlich Garn)	23,3	Mill. £
Wollwaaren	7,4	„ „
Leinenwaaren	3,6	„ „
Maschinen, Metallwaaren	3,0	„ „

Im Jahre 1895 betrug der Export**): 286 Mill. £.

Hiezu trugen bei:

Baumwollwaaren (einschließlich Garn)	64	Mill. £
Wollwaaren	25	„ „
Leinenwaaren	6	„ „
Maschinen, Metallwaaren	42	„ „

Unter den Artikeln der Einfuhr im Jahre 1895 waren:

Korn und Mehl für	53	Mill. £
Vieh, Fleisch, Butter, Käse, Eier für	61	„ „
rohe Baumwolle für	30	„ „
rohe Schafwolle für	26	„ „

Die Bevölkerung von England und Wales betrug im Jahre

1801	8,9	Millionen
1831	13,9	„
1891	29,0	„

Die landwirthschaftliche Bevölkerung von England und Wales zählte im Jahre 1831 834543 Familien***).

Sie zählte im Jahre 1891 †) 1311720 Erwerbsthätige (ohne die Familienmitglieder).

Was Porter, in denselben Jahren, da List seine Theorie auf dem Grunde der Thatsachen Englands entwickelte, noch für unmöglich erklärte††), daß nämlich ein erheblicher Theil des Nahrungsbedarfs für irgend ein Land und so für England vom Auslande eingeführt werden könne, da vielmehr die eigene Landwirthschaft Englands den Bedarf der bis dahin gewachsenen Bevölkerung durch fortschreitende Intensität

*) G. R. Porter, The Progress of the Nation (1838) sect. III ch. IX.

**) Whitaker's Almanack for 1897 p. 593.

***) Porter, Progress sect. I chap. III.

†) Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 1. Supplementband (1895) S. 210.

††) Progress sect. II ch. I.

gedeckt und nur ein kleiner Bruchtheil des Kornbedarfs von außen eingeführt worden sei (in den Jahren 1833—1835 waren durchschnittlich nur 5849 Quarters eingeführt worden) — das ist in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts durchaus möglich und zur kennzeichnenden Thatsache der englischen Volkswirthschaft geworden.

Die englische Bevölkerung (England und Wales allein), die 1801 bis 1831 um 5 Millionen gewachsen war, ist in den darauf folgenden 60 Jahren um mehr als 15 Millionen gewachsen. Zu den Bedingungen dieses Wachsthums hat die Zufuhr der landwirthschaftlichen Erzeugnisse für den Nahrungsbedarf der Nation gehört, und der Antheil der landwirthschaftlichen Bevölkerung an der Gesammtbevölkerung ist immer kleiner geworden, während die absolute Zahl derselben (soweit die beiden Daten von 1831 und 1891 sich vergleichen lassen) eher gewachsen als zurückgegangen ist. Auch zeigt ein Vergleich der verschiedenen Theile von England, daß die industriellen Grafschaften einen mächtigen Aufschwung ihrer Bevölkerung haben, dagegen die landwirthschaftlichen Grafschaften stillestehen*). Im industriellen Nordwesten eine konstante Zunahme von Jahrzehnt zu Jahrzehnt um 20—26 Procent; im landwirthschaftlichen Südwesten 1851—1861 und 1861—1871 eine Zunahme um 2 Procent für das Jahrzehnt, seit 1871 sogar ein kleiner Rückgang.

§ 15. Was lehren uns diese Thatsachen?

England ist in der Zunahme seiner Bevölkerung den anderen Nationen des alten Europa vom Anfange bis zum Ende des 19. Jahrhunderts ebenso vorangeeilt wie in der Entwicklung seiner Industrie und seines Welthandels.

Die Möglichkeit, ein derartiges Tempo der Bevölkerungszunahme aus anderen Quellen der Produktivität, also insbesondere aus den Fortschritten der Intensität der Landwirthschaft, zu unterhalten, ist bis jetzt zwar behauptet, aber noch niemals bewiesen worden. Im heutigen England selber sind es Romantiker und zumal die neuesten Socialisten, welche eine solche Behauptung aufstellen**). Es komme nur darauf an, daß derselbe Grad technischer Erfindungsgabe auf die Landwirthschaft angewendet werde, wie er auf die englische Industrie und Verkehrsmittel angewendet worden sei. Allein unter den verschiedensten Verfassungen des Grundeigenthums und seiner Vertheilung, unter den verschiedensten

*) Vgl. Syst. I § 174.

*) Merrie England by Robert Blatchford (1894) ch. IV.

Bedingungen des Bodens und des Klimas ist in keinem Lande des alten Europa bisher irgend etwas an Fortschritten landwirthschaftlicher Produktivität erreicht worden wie in England durch die große Industrie.

Desto größere Uebereinstimmung besteht über die Thatsache der Bevölkerungszunahme selbst. Sowohl die Fürsprecher des Volkswohls, als die Apostel der nationalen Größe, sind darüber einig, daß in dieser Thatsache die Unterlage für einen mächtigen Fortschritt liegt. Niemand im heutigen England wird ernsthaft auf einen Theil jener Zunahme verzichten wollen.

Ist dem aber so, dann bleibt — bis jene neue Produktivität der Landwirthschaft sich in der Wirklichkeit fruchtbar erweist — keine andere Quelle des Unterhalts für eine in solchem Grade wachsende Bevölkerung als Industrie und Handel.

Die Aufgabe des Handels besteht in diesem Zustande darin, durch Verknüpfung Englands mit allen Theilen der Erde Absatz für die zunehmende Masse der industriellen Erzeugnisse und im Austausche für dieselben die Zufuhr an landwirthschaftlichen Produkten herbeizuschaffen. Wenn es im Wesen der großen Industrie liegt, einen fortschreitenden Massenabsatz ihrer Fabrikate zu fordern, und wenn eine starke Zunahme der Bevölkerung diesen Absatz zur Lebensbedingung Englands macht, so fällt dem Welthandel Englands die Aufgabe zu, diesen Absatz sicherzustellen.

Im Dienste des englischen Handels stehen heute mehr als 13 Millionen Tons englischen Schiffsraums, d. h. mehr als die Hälfte der ganzen Handelsmarine der Erde*). Im Jahre 1836 waren es nicht 3 Millionen**).

§ 17. Die Entwicklung Englands im 19. Jahrhundert stellt die typische Entwicklung einer heutigen Volkswirthschaft zum **Industrie- und Handelsstaat** dar.

Erst durch die vorhin geschilderten Thatsachen wird das Wesen dieser Bezeichnung klar. Es beruht darin, daß eine große Nation, welche eine starke Zunahme ihrer Bevölkerung aufrecht erhalten will, genöthigt

*) 13359026 Tons von 25614089 Tons überhaupt (Whitaker's Almanack p. 714).

**) Porter sect. III ch. IX:

1803	. . . . .	2167863 Tons
1836	. . . . .	2792646 „

ist, den Unterhalt derselben in den Fortschritten ihrer Industrie und ihres Welthandels zu suchen. Die Landwirthschaft eines solchen Volkes kann sehr wohl ihre alte Bedeutung behaupten, ja sie kann ihrerseits und sie soll große Fortschritte machen; Unterhaltsmittel für eine jährlich um 1–2 Procent wachsende Bevölkerung kann sie aber auf die Dauer nicht gewähren und tritt daher quantitativ hinter den anderen Gruppen der Produktion, die diese zu leisten vermögen, in den Hintergrund.

Es giebt nun wohl keine große Nation auf dem Erdenrund, deren neueste Entwicklung die typischen Charakterzüge des englischen Beispiels so deutlich angenommen hat wie die deutsche. Sie ist noch weit von der quantitativen Verschiebung der Produktionszweige entfernt, zu welcher das heutige England gelangt ist. Aber die entscheidenden Merkmale, Bevölkerungszunahme, Wachsthum von Industrie und Handel, relatives Zurücktreten der landwirthschaftlichen Produktion, kommen auch hier immer deutlicher zu Tage.

Im Osten und im Westen hat das Deutsche Reich große Nachbarstaaten, deren Volkswirthschaft sich zu diesem Problem anders verhält. Der östliche befindet sich noch auf derjenigen niedrigen Stufe der Kultur, auf welcher ein starkes Wachsthum der Bevölkerung durch die landwirthschaftliche Produktion unterhalten werden kann. Rußland gehört noch nicht zum alten Europa. Der Staat im Westen enthält sich der Bevölkerungszunahme und ist hiebei allmälig zu dem Punkte gelangt, daß seine Nationalökonomen die alten Hausmittel des 17. Jahrhunderts wieder hervorsuchen, um durch Heirathsprämien und Kinderprämien dem Rückgange der Bevölkerung zu wehren. So viel ist gewiß: diese Entwicklung der Bevölkerungszahl steht in großem Widerspruch zu dem Selbstgefühl und der Ruhmbegierde der französischen Nation. Sie ist das Gegentheil jener expansiven Kraft, welche die Bevölkerungen Englands und Deutschlands entfalten.

Als Preis dafür ist es Frankreich beschieden, ein überwiegend agrarisches Volk zu bleiben, das freilich selbst in seinem gesegneten Boden und Klima nicht die Quellen finden will, eine wachsende Bevölkerung zu ernähren. Nach der Volkszählung vom Jahre 1891 gehörte nahezu die Hälfte der landwirthschaftlichen Bevölkerung an (47,3 Procent) gegen 25,9 Procent der Industrie und 14 Procent dem Handel und Verkehrswesen.

Im Deutschen Reiche dagegen (Berufszählung vom 14. Juni 1895) gehören nur noch 36,19 Procent der Landwirthschaft an, 36,14 der Industrie, 10,21 dem Handel, während im Jahre 1882 noch 43,38 Procent

in der landwirthschaftlichen Produktion lebten, 33,69 Procent in der Industrie, 8,27 Procent im Handel.

Die Bevölkerung des Deutschen Reiches aber hat sich von 24,8 Millionen im Jahre 1816 (auf dem Gebiete des jetzigen Reiches) auf 52,2 Millionen zu Ende 1895 vermehrt*).

§ 18. Diese statistische Betrachtung ergänzen wir durch eine historische.

England hat seit dem Ausgange des Mittelalters, zumal aber seit den Zeiten der Königin Elisabeth und des Oliver Cromwell darauf hingearbeitet, die Stellung eines Handelsstaates zu erreichen, welchen es jetzt seit einem Jahrhundert inne hat. Eine lange Reihe von gesetzlichen Maaßregeln zusammen mit der Gunst natürlicher und politischer Bedingungen hat dazu geführt, dies Ziel zu erreichen.

Es ist eben darum ein Werk der Geschichte, nicht ein Ergebniß eigenartiger nationaler Umstände. Was England erreicht hat, ist auch das Ziel der anderen großen Nationen Europas gewesen oder neuerdings geworden. Es ist die unter dem Namen des Handelssystems bekannte Politik, an welcher der alte Meister, der diesen Namen ihm beigelegt, nicht sowohl das Ziel als die Mittel getadelt hat. Adam Smith sah das Ziel in England nahezu erreicht und unterschätzte die Nothwendigkeit der Anstrengungen, die dazu geführt hatten.

Hatte diese Unterschätzung für England seit hundert Jahren nur noch einen historischen Werth, so war sie von großer praktischer Bedeutung für Deutschland. Hier war jene Politik, soweit davon überhaupt in der deutschen Geschichte Ansätze möglich gewesen waren, gerade in den beiden Jahrhunderten, da sich England zum großen Handelsstaat entfaltete, als gemeinsame Reichspolitik unmöglich geworden; zerstückelte Anfänge in den einzelnen Territorien des Reiches, in Kursachsen, in Brandenburg-Preußen, waren das Einzige, was in der Verfassung des Reiches möglich war. Die internationale Handels- und Schiffahrtspolitik war losgelöst vom Gange des Reichskörpers, in den Händen einer souveränen Seestadt.

---

*) Frankreich

1821	30 461 873
1856	36 039 364
1871	36 102 921
1886	38 218 903
1891	38 095 150
1896	38 228 969

Erst durch die Herstellung einer einheitlichen nationalen Gewalt im neuen Reiche, mit ihren Vorbereitungen durch den deutschen Zoll- und Handelsverein, ist es möglich geworden, an die Traditionen der deutschen Vergangenheit wieder anzuknüpfen. Es ist Friedrich List, der in der Theorie, es ist die Wirthschafts- und Handelspolitik des Deutschen Reiches, welche in der Praxis die Gedanken des Merkantilsystems wieder aufgenommen hat. Das Jahrhunderte lang Versäumte wird jetzt nachgeholt, und zwar mit so großem Erfolge, daß die Handelseifersucht der Engländer gegen die Deutschen, von welchen die Welt drei Jahrhunderte lang nichts gehört hatte, sich zum ersten Male wieder vernehmen läßt und der Deutschen Ohr an vergangene Zeiten nationaler Handelsgröße gemahnt.

Was aber dieses erste Vierteljahrhundert des neuen Reiches zu Wege gebracht, kann nur ein Anfang, nur ein Vorbote größerer Schicksale sein. Deutschlands wirthschaftliche Blüte und politische Macht sind enge verbunden mit der Fortentwicklung auf dieser Bahn. Ein Stillstand scheint unmöglich, wenn man nicht rückwärts will.

Erstes Buch.

Der Handel.

Erstes Kapitel.

Die Entwicklung des Handels in der Geschichte.

Literatur. O. Schrader, Linguistisch-historische Forschungen zur Handelsgeschichte und Waarenkunde. Erster Theil. 1886. Viktor Hehn, Kulturpflanzen und Hausthiere in ihrem Uebergang aus Asien nach Griechenland und Italien sowie in das übrige Europa. Zweite, umgearbeitete Auflage 1874 (5. Aufl. 1887). Rudolph von Jhering, Vorgeschichte der Indoeuropäer. 1894. Rudolph von Jhering, Die Gastfreundschaft im Alterthum (Deutsche Rundschau, Jahrgang 1887). Gustav Schmoller, Die Thatsachen der Arbeitstheilung (Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich, Jahrgang 1889). L. Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. Dritte, völlig umgearbeitete Auflage. Erster Band. Geschichtlich-literärische Einleitung und die Grundlehren. Erste Abtheilung: Universalgeschichte des Handelsrechts. Erste Lieferung. 1891. Wilhelm Roscher, System der Volkswirthschaft. Dritter Band. Nationalökonomik des Handels und Gewerbfleißes. 1881. Sechste, vermehrte und verbesserte Auflage 1892. Adolf Beer, Allgemeine Geschichte des Welthandels. 1860—64. Neue Ausgabe 1884. H. Pigeonneau, Histoire du Commerce de la France. 2 vol. 1885—89. W. J. Ashley, An Introduction to English economic history and theory. 2 vol. 1888—93 (deutsche Uebersetzung 1896). William Cunningham, The growth of English Industry and Commerce during the early and middle ages. 1890. William Cunningham, The growth of English Industry and Commerce in modern times. 1892. W. von Ochenkowski, Englands wirthschaftliche Entwicklung im Ausgange des Mittelalters. 1879. Georg Schanz, Englische Handelspolitik gegen Ende des Mittelalters mit besonderer Berücksichtigung des Zeitalters der beiden Tudors Heinrich VII. und Heinrich VIII. Gekrönte Preisschrift. 1881. Richard Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger. Geldkapital und Kreditverkehr im 16. Jahrhundert. Erster Band: Die Geldmächte des 16. Jahrhunderts. Zweiter Band: Die Weltbörsen und Finanzkrisen des 16. Jahrhunderts. 1896. Richard Ehrenberg, Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth. 1896. Theodor Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens. Gekrönte

Preisschrift. 1858. W. Heyd, Histoire du Commerce du Levant au moyen-âge. Edition française refondue et considérablement augmentée par l'auteur. 2 vol. 1885—86. W. Naudé, Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jahrhundert, als Einleitung in die preußische Getreidehandelspolitik. 1896. (Acta Borussica. Denkmäler der preußischen Staatsverwaltung im 18. Jahrhundert, herausgegeben von der Königlichen Akademie der Wissenschaften. Getreidehandelspolitik. Erster Band.)

I. Die Anfänge des Handels.

§ 19. „Es ist nicht leicht, den Segen zu überschätzen, der sich an den Austausch der örtlichen Erzeugnisse knüpft. Mit den Waaren und ihren Verkäufern werden auch Kunstmuster, Erfindungen, Erkenntnisse, Sitten, Gewohnheiten, dichterische Schöpfungen verbreitet, und den Fußstapfen des Kaufmanns folgt gewöhnlich der Missionär"*).

Die Kenntniß der rohesten Anfänge menschlicher Kultur gestattet uns einen Blick in den Stufengang der Entwicklung und in die Abhängigkeit dieser Entwicklung von dem Fortschritt sittlicher Zusammenhänge.

Als niederste Stufe des Handelsverkehrs ist den Völkerkundigen seit dem Alterthum der stumme oder geheime Tauschhandel bekannt**). Herodot erzählt von einem solchen Verkehr der Karthager mit den Eingeborenen der afrikanischen Westküste, Plinius von einem Verkehr der römischen Kaufleute mit den Seven. Ganz neuerdings hat bei dem auf rohester Stufe verbliebenen Volke der wilden Weddas auf Ceylon ein deutscher Naturforscher den Keim dieser Erscheinung beobachtet, welchen er also schildert***):

Dieser merkwürdige geheime Tauschhandel scheint seit Jahrtausenden fast der einzige Verkehr zu sein, welcher sich zwischen den wilden Weddas und den von ihnen scheu gemiedenen benachbarten Kulturstämmen, Singhalesen und Tamilen, fortspinnt. Da die Weddas die Gewinnung und Bearbeitung des Metalls nicht kennen, eiserne Aexte und Pfeilklingen aber ihre unentbehrlichsten Werkzeuge sind, so müssen sie zu deren Erlangung sich an die Grobschmiede des nächstgelegenen Dorfes wenden. Sie schleichen sich bei Nacht an dasselbe heran, hängen eine

*) Oscar Peschel, Völkerkunde (2. Aufl. 1875) S. 217. Vgl. Friedrich Ratzel, Völkerkunde (2. Aufl. 1895). Zweiter Band, S. 395 u. ö.

**) Herodot IV, 196. Plinius H. N. VI, 22 (24). Pomponius Mela III, 7.

***) Ernst Häckel, Indische Reisebriefe. Dritte, vermehrte Auflage (1893) S. 377. Hiezu vergleiche man M. Kulischer, Der Handel auf primitiven Kulturstufen (Zeitschrift für Völkerpsychologie und Sprachwissenschaft Bd. X, 378 ff.) und Frähn, Ibn. Foßlan S. 205, 210 u. ö.

Portion trockenes Fleisch und Honig an die Thür des Schmiedes und zugleich ein Modell der Art oder der Pfeilklinge, welche sie wünschen. Dieses Modell, aus Thon oder einem Blatte gefertigt, giebt Größe und Form der gewünschten Eisenwaffe an. Der Schmied fertigt letztere innerhalb weniger Tage an und hängt sie vor die Thür; bei Nacht holt sie der Wedda ab. Ist er damit zufrieden, so legt er noch ein Geschenk hinzu. Da der Tausch für den Schmied sehr vortheilhaft ist, unterläßt er nicht, den Wunsch des Wedda bald zu erfüllen, um so weniger, als er sonst einen Pfeilschuß des Wedda zu fürchten hätte.

Im Nilgaladistrikt hat sich der geheime, früher allgemein geübte Tauschhandel der Weddas noch bis heute erhalten. Und aus einfachen Gründen. Die Scheu der Weddas vor anderen Völkern und ihre Abneigung, mit den Kulturstämmen in Verbindung zu treten, entspricht der Verachtung, mit der diese auf sie herabsehen; sie gelten ihnen als ein ganz fremdes, von den Thieren des Waldes wenig verschiedenes Volk. Ihre Sprache ist die denkbar kindheitlichste. Die Bezeichnungen selbst der ihnen wichtigsten Gegenstände: Art, Bogen, Pfeil, Baum, Berg, Wasser u. s. w., ebenso die Namen ihrer werthvollsten Jagdthiere, sind oft in naheliegenden Distrikten verschieden, bisweilen selbst bei nahe verwandten Familien; manche Familien verstehen nicht die Bezeichnung derselben Sache bei einer Nachbarfamilie, die nur wenige Meilen entfernt (aber isolirt!) lebt.

Dürfen wir diesen Verkehr nur als eine Vorstufe des Handels betrachten, da es der Tausch der beiden Producenten ohne Dazwischenkunft eines Dritten ist, so scheint doch nach den sonstigen Berichten des Alterthums und der neuen Zeit von einem wirklichen Handel dieser Art die Rede zu sein. Die eine Partei legt an einem dazu bestimmten Orte ihre Waaren nieder und zieht sich in ihr Versteck zurück. Hierauf erscheint der Käufer, um sein Aequivalent neben den ausgestellten Waaren auszubreiten und sich ebenfalls schleunigst zu entfernen. Werden diese Waaren abgeholt, so ist der Kauf geschlossen, wo nicht, so pflegt der Käufer so lange an Handelsgütern zuzulegen, bis sich die Gegenpartei durch Annahme derselben befriedigt erklärt*).

§ 20. Diese älteste Erscheinung des Handelsverkehrs zeigt uns, wie das Bedürfniß desselben sich durchsetzt im Kampfe mit den unvollkommensten Vorbedingungen menschlichen Zusammenlebens.

*) Schrader, Linguistisch-historische Forschungen S. 11.

Das Eis dieser ursprünglichen Feindschaft wird, wie es scheint, gebrochen durch das Institut der Gastfreundschaft*). Die Allgemeinheit, in welcher diese auf den entsprechenden Stufen der Geschichte vorkommt, sowie der Widerspruch ihrer Unantastbarkeit zu der Rohheit des sonstigen Rechts- und Sittenlebens derselben Kulturstufe deuten auf eine durchgehende Zweckmäßigkeit, die in den Interessen des Güteraustausches zu suchen ist. Hier baut sich der Handel eine Brücke durch die Wildniß der Sitten.

In der Zeit Homer's finden wir bei den Völkern des Alterthums den Fremdenverkehr in vollster Entwicklung. Die Schiffe der Phöniker befahren die Meere, überall haben sie Stationen, welche den Verkehr mit den Einheimischen vermitteln; die Griechen erkennen es als eine Pflicht gegen die Gottheit an, sich des Fremden freundlich anzunehmen; nur die Cyklopen, die noch in Höhlen wohnen, weder Ackerbau noch Gesetz kennen, sie kennen auch die Gastfreundschaft noch nicht, sie sind daher die Typen der rohesten Urzeit, ebenso wie Herakles selber, der den Iphitos erschlug, den er in sein Haus aufgenommen.

Die Phöniker hatten an allen Küstenplätzen, die sie auf ihren Handelsreisen zu berühren pflegten, ihre Gastfreunde. Der gastlichen Aufnahme bedurften sie nicht; auf ihren eigenen Schiffen waren sie am besten aufgenommen. Sie verließen das Schiff nur, um Handelsgeschäfte zu machen, Waaren aus- und einzuladen. Aber um dieses zu können, mußten sie des Rechtsschutzes sicher sein, und eben darin, daß er ihnen denselben zuwandte, bestand der Dienst, den ihnen der Gastfreund erwies.

Zur Zeit der Rechtlosigkeit des Fremden war die Gastfreundschaft die einzige Form der persönlichen Berührung zwischen Angehörigen verschiedener Gemeinwesen. An ihr hing der ganze internationale Verkehr, vor allem der Handelsverkehr. Den fremden Händler, der mit seinen Waaren ins Land kam, zu schützen, mußte daher die Sorge eines jeden Gemeinwesens sein, das sich nicht selber von allem Verkehr mit der Außenwelt abschließen wollte. Daher der scheinbare Widerspruch, daß auf derselben Kulturstufe dasselbe Volk den Schuldner schlachtete, den Armen verhungern ließ, aber den Fremden schützte.

Vielleicht darf man den Phönikern die Uebertragung dieses Institutes, wie so viele andere Errungenschaften der Kultur, auf die Griechen und Römer zuschreiben.

*) Vgl. Leopold Schmidt, Die Ethik der alten Griechen (1882) Bd. II Kap. 5; Theodor Mommsen, Römische Forschungen Bd. I S. 322. Rud. von Jhering a. a. O. Gegen Schrader und Jhering vgl. Goldschmidt a. a. O. S. 34 Anmerkung.

§ 21. Sidonische Phöniker*) hatten im Verein mit Karern die Inseln des Aegäischen Meeres besetzt, vielleicht schon im 15. oder 14. Jahrhundert v. Chr. Sie hatten sich, ihrer Sitte gemäß, der kleinen Eilande und abgesonderten Felsvorsprünge am Rande des Festlandes bemächtigt, als ebenso bequemer wie gefahrloser Stützpunkte für Handel und Industrie; sie waren von den nördlichsten Inseln auf thrakischen Boden übergegangen, wo sie sich mit herübergekommenen Phrygern berührten. Sie herrschten in Böotien und Attika (man denke an die Sagen von der Europa und von dem Tribut der Athener nach Kreta); sie faßten von der Insel Kythere aus, einer uralten phönikischen Kulturstätte, Fuß in dem gegenüberliegenden Lakedämon, hielten Korinth besetzt, wo Aphrodite, die phönikische Astarte, und Elis, wo Herakles, der phönikische Melkarth, vor Alters verehrt wurde; ja, sie gingen vielleicht die Küste des Jonischen Meeres bis zu den Aetolern, Thesprotern und Illyriern hinauf.

Sie trieben an passenden Stellen Purpurfischerei und Buntfärberei, eröffneten Bergwerke auf Metalle und knüpften mit den Naturkindern, die um die Faktoreien herum wohnten, einen gewinnbringenden Handel an, mit dem nach Weise der ältesten und auch der jüngeren Zeit Blendwerk und Raub Hand in Hand ging.

Was die Eingeborenen bei diesem Austausche geben konnten, war natürlich nur der Ertrag ihrer Heerden und Wälder, also Häute, Wolle, Holz, wilder Honig, Rinder und Schafe, — dann kräftige Jünglinge und schöne Mädchen, d. h. Sklaven und Sklavinnen.

Was sie empfingen, war zunächst mannigfacher Tand aller Art, wie er Wilde zu verlocken pflegt, Figuren und Büchsen von Bronze und Glas, fertige Kleider (χιτών und tunica sind phönikische Wörter), eherne, überhaupt metallene Werkzeuge, Messer und Waffen, Erzeugnisse verschiedenartigen Handwerks und von verschiedenen Völkern des Orients, Assyrern und Aegyptern. Von den letzteren das Elfenbein.

Hieran aber knüpfte sich die Entlehnung einer Reihe von Kulturfortschritten in Kunst, Religion, Technik, Landbau und Straßenbau. Die Weinrebe, der Feigenbaum, der Oelbaum sind wahrscheinlich von den Phönikern zu den Griechen gebracht worden. Und so das Gold selber, welches vom Rothen Meere stammt und sich erst allmälig den Weg in die Wildnisse Europas bahnte, nachdem die Phöniker begonnen hatten, es in Griechenland zu finden.

*) Viktor Hehn, Kulturpflanzen S. 60 ff. Vgl. Eduard Meyer, Geschichte des Alterthums Bd. I, 234 ff. Schrader a. a. O. 68 ff. Büchsenschütz, Besitz und Erwerb im griechischen Alterthum 362 ff.

§ 22. Eine ähnliche Einwirkung, wie auf die Griechen, scheint auf die Völker Italiens von den Phönikern ausgegangen zu sein*). Wenn sie auch nur wenige feste Ansiedelungen gründeten, so umspannen sie doch mit ihrem Handelsnetz Italien und Sicilien. Dieses ist zu folgern aus zahlreichen Fundstücken ägyptisch-assyrischen Kunststiles, die an den verschiedensten Stellen Italiens, namentlich Etruriens, zu Tage gekommen sind; dann aber aus einer Reihe phönikisch-karthagischer Wörter, welche ohne Vermittlung des Griechischen in das Lateinische übergegangen sind.

Indessen einen tieferen und dauernderen Einfluß übte die griechische Kolonisation auf die italischen Stämme aus. Sie begann im Jahre 1050 v. Chr. mit der Gründung Cumäs durch euböische Jonier und bedeckte allmälig große Theile Italiens und Siciliens mit einem bunten Gemisch griechischer Kolonisten jeglichen Stammes. Die Beziehungen zu Griechenland spiegeln sich in zahlreichen Ausdrücken der Handelssprache, die in das Lateinische übergegangen sind (emporium, arrha, stater, epistula, propola, trapezita).

An den griechischen Vorbildern erwuchs den Römern die Lust am überseeischen Verkehr, welche ihren Ausdruck in den Handelsverträgen mit Karthago (348, 306, 279 v. Chr.) fand. Gerade die Vornehmsten betheiligten sich an diesen negotia maritima, so daß der Volkstribun Qu. Claudius ein Gesetz veranlaßte, welches im Interesse der ärmeren handeltreibenden Bevölkerung verbot, daß ein Senator ein Schiff besäße, welches mehr als 300 Amphoren faßte (Liv. XXI, 63).

Wie durch den Handel von den Phönikern auf die Griechen und Römer, von den Griechen dann ein Einfluß auf die Römer ausgegangen ist, so bemerken wir weiterhin eine analoge Einwirkung der Römer auf andere Völker. Zur Zeit des Kaiserreiches sind die Römer diejenigen, welche durch ihre Kaufleute die Wecker der Kultur bei den Germanen wurden**).

Diese kennen die edlen Metalle noch nicht und wissen den Werth der goldenen und silbernen Gefäße, die ihren Häuptlingen oder Abgesandten von den Römern geschenkt worden sind, noch nicht zu schätzen. Allein die zunächst an der römischen Grenze Wohnenden haben angefangen, durch den Handel die römischen Münzen kennen zu lernen und sich ihrer bei dem Geschäftsverkehr mit den Römern zu bedienen, während im Innern noch der Naturaltausch herrscht. Eben dieser Verkehr hat veranlaßt, daß sie in Kleidung und Schmuck manches an-

*) Schrader a. a. O. 77 ff.
**) Tac. Germ. cap. 5, 17, 23, 45.

genommen, daß sie neben dem heimischen rohen Getränk auch Wein zu trinken begonnen, daß sie den Bernstein zum Gegenstande einer regelmäßigen Gewinnung gemacht, dessen Werthschätzung sie erst von den Römern erfahren haben.

§ 23. Fast alle primitiven Völker*) haben den eigentlichen Handel schwer gelernt, haben Jahrhunderte hindurch eine ganz besondere Abneigung gegen die Handelsthätigkeit bewahrt. Nur vereinzelte Völker und Stämme waren, wie es scheint, von Natur dazu begabt oder gewöhnten sich durch ihre Lage und ihre Ernährungsweise eher an die Vorbedingungen, die den Handel ermöglichen.

Zum älteren Handel gehörte abenteuernder Sinn, rücksichtslose Wageluſt, ein entwickelter Erwerbssinn, eine Neigung zu Fahrten und Wanderungen. Hiezu sind solche Stämme am meisten disponirt, welche an der Meeresküste wohnen, welche früh Fischfang, Schiffahrt und Seeraub treiben, die durch benachbarte Inseln gelockt werden und durch deren begehrenswerthe Güter. Oder Nomadenstämme, die mit ihren Heerden regelmäßig größere Fahrten machen, durch die Nähe reicherer Stämme die Güter der Kultur selbst schätzen lernen und den Ueberfluß verschiedener Stämme leicht hin- und herführen können.

Hieraus ergiebt sich, daß die meisten Völker der Erde den Handel durch Fremde kennen lernten. Die arabischen Hirtenstämme, welche zwischen Aegypten, Babylon, Phönikien und Sabäa mit ihren Kameelen hin- und herzogen, und die semitischen westasiatischen Seefahrerstämme der Syrer, Phöniker, Araber wurden die Begründer und Lehrer des asiatisch-europäischen Handels. Die Malayen im Indischen Ocean, die Kariben im westindischen Meere, einige Stämme an der nordamerikanischen Westküste, die Nordgermanen an der Ost- und Westsee waren in ähnlicher Entwicklung begriffen wie die Phöniker; sie sind alle nur nicht zu solcher Handelsherrschaft wie jene gelangt, weil sie nicht die ersten waren, sondern, auf die Erben und Nachfolger der Phöniker stoßend, diesen sich nicht gewachsen zeigten. Die Armenier spielen heute zu Lande zwischen Indien und Europa, die Birmanen in Indien selbst, die Chinesen zur See und zu Lande in Ostasien eine ähnliche Rolle wie die Phöniker, Araber und Juden in älterer Zeit. Die Araber waren im Mittelalter zur See und sind heute noch in Ostafrika die alles beherrschenden Händler.

*) Schmoller, Die Thatsachen der Arbeitstheilung, 1054 ff.

II. Griechen und Römer als Handelsvölker.

§ 24. In den homerischen Gedichten kommen griechische Kaufleute gar nicht vor[1]. Das Wort, mit welchem späterhin ein Kaufmann im Griechischen bezeichnet wird, wird hier wohl gebraucht, hat aber noch nicht diesen Sinn. Dabei ist zu erwägen, daß die Ilias und vollends die Odyssee durch die Jahrhunderte der Abfassung ihrer verschiedenen Bestandtheile in ein jüngeres Zeitalter hinabreichen, als dasjenige sein soll, welches sie schildern, daß also thatsächlich die Umgebung einer jüngeren Zeit in diese Schilderung der älteren hineinfließt. Alle Leute, die bei Homer als handeltreibend erwähnt werden, sind Barbaren oder Halbbarbaren: Taphier, Phäaken, Lemnier, Kreter und zumal Phöniker. Auch scheinen in der Zeit des Xenophon und des Aristophanes noch manche Aeußerungen die Ansicht zu unterstützen, als habe dem Handel bei den Griechen allezeit ein Makel angehaftet.

Indessen dieselben Meere, Inseln und Meeresküsten, welche einst die Phöniker zu ihnen geführt hatten, machten sie im Laufe der Jahrhunderte selber zu Handelsleuten. Die Künste und Fertigkeiten, welche sie von den Orientalen gelernt, fielen wie alles bei ihnen auf fruchtbaren Boden, und sie griffen auf dem Gebiete des Handels ebenso wie in Recht, Staat, Schiffahrt, wie in Kunst, Religion und Wissenschaft schöpferisch ein.

Schon Homer kennt das reiche Korinth. Lange bevor der Handel in Athen blühte, war es der Mittelpunkt für den Verkehr zwischen dem Peloponnes und dem nördlichen Griechenland. Zuerst unter den Griechen haben die Phokäer weite Seefahrten unternommen, die sich nach dem Adriatischen und Tyrrhenischen Meere, ja darüber hinaus nach Gallien und Spanien erstreckten. Ihnen wird die Gründung der Kolonie Massilia an der ligurischen Südküste ums Jahr 600 v. Chr. zugeschrieben. Die Aegineten folgten ihnen durch Entwicklung ihrer Seemacht und Anlage einer Faktorei in Aegypten. Die ägineische Währung herrschte in dem größten Theile von Griechenland, in einzelnen Theilen Italiens und Siciliens.

---

[1] B. Büchsenschütz, Besitz und Erwerb im griechischen Alterthum (1869) S. 356 bis 418. Aug. Böckh, Die Staatshaushaltung der Athener (2. Ausgabe 1851) Bd. I: Erstes Buch. W. Drumann, Die Arbeiter und Kommunisten in Griechenland und Rom (1860) § 12.

§ 25. Seit der Zeit der sogenannten Perserkriege ist es dann Athen, dessen Flotte auch seinen Handel in die vorderste Reihe stellte. Durch die ansehnliche Vermehrung der edlen Metalle aus der persischen Beute erhielt damals der Handel einen neuen Aufschwung; durch die Eroberung von Sestos und Byzanz wurde die wichtigste Handelsstraße der Griechen, die Fahrt nach dem Schwarzen Meere, dem persischen Einflusse entzogen; aber besonders war es die Seeherrschaft Athens, welche dem Handel Schutz gewährte, indem sie das Meer von Seeräubern säuberte. Die politische Herrschaft zur See führte von selber zur Handelsherrschaft zur See.

Die Verhältnisse im Innern des athenischen Staats förderten das Gedeihen des Handels, seitdem Perikles die Leitung des Staats in die Hand genommen. Die Bauten und Kunstwerke, die er veranlaßte, die Menge von Arbeitern, die dadurch beschäftigt wurden, die Fremden, die sich jetzt nach Athen zogen, die Zufuhr der erforderlichen Materialien, — alles das belebte den Verkehr in Stadt und Hafen. Die Tribute der Unterthanen und der Bundesgenossen bereicherten den Staat und schufen einen allgemeinen Wohlstand, der die Zunahme von Gewerbe und Handel herbeiführte. Athen wurde der Mittelpunkt des ganzen griechischen Handels. Was es in Sicilien Süßes giebt, sagt Xenophon, oder in Italien oder in Kypros oder in Aegypten oder in Lydien oder im Pontos oder im Peloponnes oder anderswo, alles das kommt hier auf einem Punkt zusammen. Und in der Rede des Perikles an die Athener heißt es bei Thukydides: Es strömt uns in Folge der Größe unserer Stadt von der ganzen Erde alles zu, und wir genießen die heimischen Güter in nicht höherem Grade als unsere eigenen, denn die Erzeugnisse der übrigen Menschen.

Dieser Blüthe folgte der peloponnesische Krieg und seine zerstörende Wirkung auf Athens Wohlstand und Handel.

Im Laufe des 4. Jahrhunderts v. Chr. war es die Stadt Rhodos, welche sich zur ersten Seemacht Griechenlands ausbildete. Die Bedeutung, welche Rhodos für das Seewesen erlangte, erhellt daraus, daß sein Seerecht bis in die spätere römische Zeit das allgemein gültige blieb. Schon in der zweiten Hälfte des 4. Jahrhunderts erstreckte sich sein Handelsverkehr über die ganze damals bekannte Welt.

§ 26. Phönikische und griechische Einflüsse haben die Römer und die Völker Italiens auf die Pfade des Handels gebracht oder dort die etwaigen älteren Anfänge (so der Etrusker) gefördert.

Gegen das Ende der Republik haben sich die Dinge in Rom dahin entwickelt, daß die Interessen der großen Kapitalisten und Kaufleute den wesentlichsten Einfluß auf die staatlichen Schicksale ausüben. In der Bodenwirthschaft saugt die Kapitalmacht den kleinen und mittleren Grundbesitz allmälig auf, in Italien wie in den Provinzen*). Gesetzliche Verbote, wie dasjenige gegen den Wein- und Oelbau nördlich der Alpen, sind darauf berechnet, den Gewinn des italischen Kapitalisten zu erhöhen, eine Härte, die Cicero (De Republ. III, 9) kennzeichnet. Im Gewerbe verharrt man in der Abhängigkeit von den Arbeiten der Griechen und der Orientalen. Die ganze Stärke ruht in dem Geldverkehr und dem Handel.

Obenan stehen die Steuerpachtungen, vermittelst deren ein großer Theil der römischen Staatseinnahmen in die Taschen der römischen Kapitalisten floß. Der Bankverkehr überzog das ganze Reich mit seinem Netze: jeder in Gallien umgesetzte Pfennig, heißt es in einer damaligen Schrift, geht durch die Bücher der römischen Kaufleute. Hiezu kam der Großhandel. Italiens Ausfuhr und Einfuhr waren sehr beträchtlich. Die Ausfuhr bestand hauptsächlich in Wein und Oel. Italien neben Griechenland versorgte damit die sämmtlichen Länder, die das Mittelmeer umgaben. Mannigfaltiger war die Einfuhr nach Italien, wo damals alle Zufuhr sich koncentrirte und die meisten Zufuhrartikel über See herangebracht wurden: Speisen, Getränke, Stoffe, Schmuck, Bücher, Hausgeräthe, Kunstwerke. Dazu nahm der Sklavenhandel in Folge der stets steigenden Nachfrage der römischen Kaufleute einen unerhörten Aufschwung; alle Länder und Nationen, besonders aber Syrien und das innere Kleinasien, wurden in Kontribution gesetzt.

Von diesem Mittelpunkte aber breitete sich die römische Kaufmannschaft, hin- und herziehend oder ansässig, in alle Enden des Reiches aus und nahm den besten Theil aller Spekulationen für sich. Bald wurde der Handel nach dem Keltenlande eine Goldgrube für den italischen Kaufmann; es war nichts Seltenes, daß daselbst für einen Krug Wein ein Sklave eingetauscht wurde. Auch andere Luxusartikel, so italische Pferde, fanden hier vortheilhaften Absatz.

Jedoch auch weit über die Grenzen des Reiches ging der Handel hinaus. Seit der Zeit der ersten Kaiser segelte jedes Jahr um die Tag- und Nachtgleiche eine Flotte von 120 Fahrzeugen vom Rothen Meere in etwa 40 Tagen nach der Küste von Malabar und der

*) Theodor Mommsen, Römische Geschichte (6. Aufl. 1874) Bd. II, 391 ff.; III, 242 ff.; vgl. I. 193, 442—445.

Insel Ceylon, um hier von den Kaufleuten aus den entfernteren Ländern Asiens Seidenstoffe, Edelsteine, Perlen, Gewürze u. s. w. einzukaufen, mit denen sie dann um das Ende des Jahres heimkehrten*). Reicher Gewinn lohnte diesen Handel, wenn auch seine Einseitigkeit — jene Asiaten nahmen nichts als Silber in Austausch für ihre Waaren — getadelt wurde**).

§ 27. Wir haben hier ein vom Euphrat bis zu den Schottischen Hochlanden, von der Sahara bis zu den Steppen der Wolga sich ausdehnendes Weltreich, wohl 100,000 Quadratmeilen und reichlich 90 Millionen Menschen umfassend, das im Osten sich den hellenischen Kulturkreis assimilirt, im Westen und Norden Kelten- und Germanenland romanisirt hatte, im Wesentlichen ein ungeheures Wirthschaftsgebiet, das zu Lande und zur See einen bis dahin unbekannten Frieden genoß, dessen bewundernswerthe Militärstraßen ebenso viele große Handelsstraßen waren. Dasselbe schließt, bis auf Hinterasien, mit der ganzen alten Kulturwelt auch alle großen Handelsvölker und Industrieländer derselben ein: in den hochblühenden Provinzen Nordafrikas und Aegyptens, in Kleinasien und Phönikien, Griechenland, Unteritalien und Sicilien, Spanien, Gallien, Britannien.

Das Mittelmeer ist ein römischer Binnensee, Schiffahrt und Handel an und auf demselben sind staatlich geeinigt. Ueberall herrscht römisches Kapital und römischer Unternehmungsgeist. Es ist die Zeit, da das römische Recht zur höchsten Vollendung ausreift. Es ist ein Welthandel, wie er seitdem erst wieder neuerdings im 18. Jahrhundert erreicht worden ist. Derselbe bewegt sich in den ausgebildeten Bahnen des Zwischenhandels der hellenistischen Welt, indem er den Waarenumsatz mittelst der großen Stapelplätze (Alexandria, Antiochia, Karthago, Puteoli u. s. w.) regelt.

Große Getreideflotten versorgen Italien, später Byzanz mit den nothwendigsten Nahrungsmitteln. Die Durchschnittsgröße wie die Fahrgeschwindigkeit der römischen Kauffahrteischiffe reicht an den neueren Stand der Schiffahrtstechnik nicht gar zu fern heran.

Zu alledem ein Reichswährungssystem, ein Depositen- und Giro-

*) Edward Gibbon, The history of the Decline and fall of the Roman Empire, chap. II.

**) Lapidum causa pecuniae nostrae ad externas aut hostiles gentes transferuntur, heißt es in einer Botschaft des Tiberius an den Senat; Tac. Ann. lib. III, 53. Vgl. Plin. hist. nat. XII, 18.

bankverkehr, Bazare, Börsen, Lagerhäuser und Docks, die erst im 19. Jahrhundert ihresgleichen finden*).

Es zeigt sich hier von der einen Seite her, aus dem Gesichtspunkte der Wirthschaft und des Handels, dasselbe Bild, welches uns das damalige Römerreich und die Kultur der alten Welt überhaupt darbietet: eine höchste Stufe der Entwicklung, zu deren Höhe die neuere Welt erst in den letzten Jahrhunderten wieder hinangeklommen ist**).

§ 28. Die hier geschilderten Thatsachen haben uns gezeigt, daß die Entwicklung zum Handel und zum Handelsvolke ein Stück in der Entwicklung einer Volkswirthschaft und eines Volkslebens ist. Sie haben uns gezeigt, daß diese Entwicklung nicht auf eigenthümlichen nationalen Voraussetzungen ruht, daß sie vielmehr nur die allgemeinen Bedingungen einer fortschreitenden und ausreifenden Kultur verlangt, Bedingungen, wie sie jedem historisch bedeutenden Volke gegeben sind.

Daher der typisch wiederkehrende Gegensatz der primitiven Wirthschaftsstufen und der Handelsblüte desselben Volkes, der Gegensatz des wirthschaftlich in die Schule gehenden zu dem wirthschaftlich lehrenden Volke, der Wechsel dieser Rollen im Laufe der Zeiten zwischen den verschiedenen Völkern, die niemals ganz abreißende Kette, durch welche hindurch die einmal erworbenen Errungenschaften der Kultur weiter gegeben und vermehrt werden, als dauernder Besitz für die Menschheit und für das, was man Weltgeschichte nennt.

So sind im Dämmerlicht früherer Jahrhunderte die Phöniker und ihre Stammesverwandten diejenigen, welche die Vorarbeit ihres Völkerkreises zusammenfassen und bis zu der Höhe bringen, daß sie mit deren Früchten vermöge des Handelsverkehrs die kulturjungen Völker Griechenlands und Italiens ausstatten können. Im Dämmerlicht — welches neuerdings hie und da durch Sonnenstrahlen erhellt worden ist — im Ganzen aber doch für unsere Wahrnehmung die Grenze bleibt, vor der wir gelassen stehen bleiben, um uns an der Fülle des Unbekannten in Hellas und Rom genügen zu lassen. Doch unzweifelhaft ist es, daß für jenen Kreis der orientalischen Völker Jahrtausende der Kulturentwicklung voraufgegangen sind, ehe sie die Erzieher der jüngeren Kulturvölker in Südeuropa werden konnten.

*) L. Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts (1891) 64 ff.

**) Vgl. Rodbertus, Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik 1865, 268. Friedländer, Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms (3. Aufl. 1874) II, 55—69. R. Pöhlmann, Die Uebervölkerung der antiken Großstädte (1884) S. 11 ff.

Was die Phöniker als Frucht der orientalischen Kultur aus ihrer eigenen Heimat oder aus Aegypten, was Assyrien und Babylon auf eigenen Wegen den Griechen, den Italikern zugeführt, es ist die welthistorische Mitgift, welche diese jüngeren Völker dann befähigt, im Laufe eines Jahrtausends zu ihrer eigenen Höhe der Volkswirthschaft und des Handels emporzusteigen. In gewissen Grundzügen ist diese Entwicklung eine typische und gleichartig wiederkehrende; es gäbe aber keinen Fortschritt der Geschichte, wenn jene Entwicklung immer wieder nur bei jedem Volke sich typisch wiederholte. In der That ist das Weltreich der Römer mit seinem Handel und Verkehr ein anderes, als was uns das Zeitalter der Phöniker zeigt. Die wirthschaftlichen Größenverhältnisse, die Größe der Bevölkerung, die Einheit der Weltherrschaft, die Zusammenfassung aller Entdeckungen, Künste und Wissenschaften, dieses und vieles andere kennzeichnen den Fortschritt, der in diesem Jahrtausend gemacht ist.

Damit nun dieser Fortschritt ein dauernder Gewinn für die Geschichte bleibe, muß es vermittelnde Kräfte geben, welche das Ergebniß der antiken Welt auf die neue Zeit übertragen. Wie auf anderen Gebieten, sind sie auch auf dem unserigen wirksam. Was einstmals die Phöniker für die Welt gewesen, das sind jetzt die Italiener.

III. Die Italiener im Mittelalter.

§ 29. Die Italiener sind die rechtmäßigen Erben des Römerreiches. Was aus dem Niedergange desselben zu retten war, haben sie der Nachwelt überliefert dadurch, daß sie selber die ersten waren, welche die Bestandtheile dieser Erbschaft unter sich vertheilten. Für das Rechts- und Staatsleben, für Künste und Wissenschaften, für Akademien und Universitäten, für Gewerbe und Fabriken, für Geld- und Bankwesen, für Schiffahrt und Handel — für alles das haben sie diesen weltgeschichtlichen Beruf erfüllt. In allen diesen Dingen waren sie die ersten, welche das Erbe der alten Welt empfingen oder es durch neue Schöpfungen fortbildeten. In allen diesen Dingen sind sie die Lehrer des übrigen Europa geworden; aber von keinem trägt unsere Sprache so deutliche Spuren bis auf den heutigen Tag wie von dem, was ihr Unterricht für den Handel geleistet*).

*) Ich nenne hier nur die folgenden Worte, die theils als technische Ausdrücke

Diese Ueberlegenheit beruht darauf, daß der Handel der Italiener seit dem Niedergange der antiken Welt und seit den ersten Anfängen des Mittelalters auf einem uralten Kulturboden sich fortsetzen durfte, der von der Barbarei nur zeitweise überschüttet wurde. Sie beruht darauf, daß die Beziehungen zum byzantinischen Reiche und zu den Arabern aufrecht erhalten wurden. Sie steigerte sich mächtig durch die Kreuzzüge und deren Einfluß auf die engeren und lebendigeren Beziehungen Europas mit dem Orient. Schiffahrt, Waarenverkehr, Personen- und Gütertransport, Geldumsatz, Faktoreien und Kolonien erfuhren einen großen Aufschwung*).

§ 30. Die merkwürdigste Erscheinung in dieser Umgebung ist Venedig, welches ein volles Jahrtausend der Handelsblüte für sich allein umspannt.

Seit Ende des 7. Jahrhunderts wählten sie ihren Herzog, errangen von Karl dem Großen die Anerkennung der Unabhängigkeit und wuchsen nach dem Zerfall des fränkischen Reiches an Reichthum und Selbständigkeit rasch empor. Sie säuberten das Adriatische und das Mittelländische Meer von den slavischen und den saracenischen Seeräubern. Die Bedeutung ihrer Seemacht gewann ihnen die Gunst der abendländischen wie der byzantinischen Kaiser, die ihrem Handel zu statten kam. Schon im Anfange des 9. Jahrhunderts besuchten venetianische Handelsschiffe den Hafen von Alexandrien und brachten den Leichnam des h. Markus nach Venedig. Im 10. Jahrhundert eroberten sie Dalmatien und Kroatien, wodurch ihr Landhandel neue Förderung gewann. Bald darauf lohnte ihnen der byzantinische Kaiser die gegen die Normannen geleistete Kriegshülfe durch das Recht, in allen Häfen des Reiches ohne Zoll Waaren ein- und ausführen sowie sich in den Hauptplätzen niederlassen zu dürfen.

Die Kreuzzüge förderten ihren Handel und gaben gesteigerte Gelegenheit zur Bethätigung ihrer Seemacht. Ihre Flotte entschied den Sieg bei Joppe über die arabischen Schiffe. Dafür erhielt Venedig von den christlichen Führern in allen künftig zu erobernden Städten des Morgenlandes eigene Gerichtsbarkeit, eigene Kirchen, eigenes Maaß und

---

des Handels- und Bankwesens, theils geradezu als übliche Bezeichnungen des allgemeinen Sprachgebrauchs uns lebendig geblieben sind: conto, porto, risico, sconto, disconto, saldo, brutto, netto, giro, deposito, ristorno, riscontro, conto corrente, folio, cambio, sensale, bilanza u. s. w.

*) L. Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts 143 ff.

Gewicht. In den meisten syrischen Städten errichtete Venedig Handelsfaktoreien. Die Eroberung Konstantinopels durch die Kreuzfahrer (1204) sicherte den Venetianern die Handelsvormacht im neugegründeten lateinischen Kaiserreich. Ihr Handelsinteresse war es, welches dem vierten Kreuzzug die Richtung auf Konstantinopel gab. Und groß war ihre Beute an Länderbesitz. Von Konstantinopel bis an die adriatische Küste beherrschten die Venetianer jetzt die hervorragendsten Handelsplätze, in Konstantinopel selber die Vorstadt Pera. Den Handel im Schwarzen Meere suchten sie sich durch Kolonien zu sichern; es entstanden blühende Märkte, auf denen sie sich mit den Russen aus Moskau und Nowgorod begegneten.

Nachdem der Einfluß der Genuesen in Konstantinopel ihren Handel in jenen Gegenden geschmälert, suchten sie mit Erfolg das Verlorene auf dem alten Stapelplatz für den indischen Handel, Alexandrien, einzuholen, indem sie mit den mameluckischen Herrschern vortheilhafte Verträge abzuschließen, von den Päpsten aber Dispens für den verbotenen Handel mit den Ungläubigen zu erlangen wußten. Gegen Ende des 15. Jahrhunderts versorgten sie die Sultane sogar mit Kriegsmaterial.

§ 31. Die aus der Levante gebrachten Waaren mußten nach Venedig geführt und hier verzollt werden. Danach erst durften sie den übrigen europäischen Ländern zugeschickt werden. Die orientalischen Waaren kamen entweder auf dem Landwege durch Tirol nach Deutschland und Polen oder zur See nach Flandern, von wo sie durch die hanseatischen Kaufleute nach den nordischen Ländern geführt wurden.

Der deutsch-venetianische Verkehr wurde erst seit dem 14. Jahrhundert bedeutend. Die Deutschen wie die anderen Nationen mußten selber die Waaren in Venedig einkaufen, erhielten ein eigenes Kaufhaus in Venedig (fondaco dei Tedeschi), von dem aus sie ihren Handel unter den strengen Restriktionen der venetianischen Gesetze betrieben.

Die reichste Blütezeit des venetianischen Handels fällt in das Ende des 14. Jahrhunderts; damals besaß die Republik eine Flotte von 3000 Kauffahrteischiffen, darunter einzelne bis zu 700 Tonnen Gehalt.

Während die Waaren aus aller Welt auf ihnen getragen wurden, daher der Handel Venedigs überwiegend Zwischenhandel war, hatten sie auch einzelne *Industrien* daheim zu hoher Blüte gebracht, die, eifersüchtig überwacht, erst langsam das Beispiel und die Lehrmeisterinnen für andere europäische Völker (Frankreich u. s. w.) wurden. Voran die *Seidenweberei*. Zuerst Kommissionäre der in Korinth, Theben und

Athen, dann in Sicilien gefertigten Seidenwaaren, verpflanzten die Venetianer nach der Besitznahme von Morea im vierten Kreuzzuge die Seidenarbeiter nach Venedig und ein Jahrhundert später (1310) wurde dieses Gewerbe durch flüchtige Familien aus Lucca vervollkommnet. Die Gesetzgebung suchte mit der ihr eigenen Strenge die Fabrikation zu heben und das Monopol des Handels zu befestigen. Die Kolonien in Griechenland lieferten ausgiebig den Rohstoff. Im 14. und 15. Jahrhundert erzeugten die venetianischen Fabriken die schönsten Stoffe in Sammet, Seide und Brokat.

Hieran reihte sich die Glasfabrikation, deren Kunst aus dem Orient eingeführt war und bis zur Gegenwart den alten Ruhm behauptet hat. Dann die Tuchweberei, die Leinwand- und Baumwollweberei, die Färberei, die schon im 15. Jahrhundert hier wissenschaftlich betrieben wurde; dazu endlich der Schiffsbau. Die Kriegsmarine vermochte in der besten Zeit 25—30 000 Mann zu transportiren; die einzelnen Kriegsschiffe faßten bis zu 1000 Mann.

Der Niedergang kam mit dem Siege der Türken in Konstantinopel und Alexandrien, mit der Entdeckung des Seeweges um Afrika durch die Portugiesen.

Im Wettstreit mit den Venetianern hat Genuas Handel ähnliche Erfolge in ähnlichem zeitlichem Verlaufe, haben Pisa und Florenz geblüht, die wir an dieser Stelle nicht anders als erwähnen können. Zur Darlegung ihres typischen Charakters muß dasjenige genügen, was über die vornehmste unter ihnen, über Venedig, hier gesagt worden ist.

IV. Der Welthandel seit der Entdeckung Amerikas.

§ 32. Zum ersten Male geschieht es durch die Entdeckung dessen, was die Spanier jenes Zeitalters die „neue Welt" nennen, daß der Schauplatz des Welthandels sich über die Schranken des Römerreiches erweitert, daß sein Schwerpunkt aus dem Mittelmeer sich in die Oceane verlegt, welche Europa mit den anderen Erdtheilen verbinden, nachdem sie diese so lange von einander getrennt haben.

Der Handel überwindet die Entfernungen von Land zu Land, von Erdtheil zu Erdtheil nach dem Maaße der verfügbaren Verkehrsmittel. Der Fortschritt in der Technik dieser letzteren bewirkt zunächst, daß die Entfernungen überhaupt überwunden werden; es hängt von den ferneren

Fortschritten ab, mit welchen Schwierigkeiten sie überwunden werden. Daß die Seefahrer des Zeitalters der Entdeckungen um Afrika herum in den Indischen Ocean, daß sie nach Amerika gelangten, war die erste That auf diesem Wege. Sie leitete eine Reihe von ferneren Verbesserungen ein, durch welche diese Seefahrten immer leistungsfähiger für den Verkehr wurden.

Je weniger leistungsfähig aber das Verkehrsmittel, desto größer die Kosten des Transportes, und je größer diese Kosten, desto kostbarer wiederum muß die Waare sein, welche solche Kosten tragen kann. Der Verkehr des Mittelalters, wie er in der Handelsthätigkeit der Italiener gipfelte, war aus diesem Grunde weit überwiegend ein Verkehr mit kostbaren Gütern, mit Dingen des Luxus. Auch auf der Höhe des Römerreiches hat man das Korn wohl von den benachbarten Küsten, nicht aber vom fernen Indien herangebracht. Von hier kamen die Edelsteine, die theuersten Befriedigungsmittel des Modegeschmacks. Die Phöniker bei Homer bringen Gold, Elfenbein, allerhand besseres Geräth, Purpurgewänder u. dgl., und sie nehmen dafür Sklaven mit. Ganz ähnlich noch die Handelswelt des Mittelalters.

Hier auch setzt das charakteristische Moment für den neuen Handel ein, der über die Oceane sich hinausstreckt. Die Spanier nannten die Länder der neuen Welt, in denen sie kein Gold fanden — tierras de ningun provecho*), d. h. nutzlose Länder; und oft ist ihnen die Gier nach dem Golde, das sie in dem neuen Erdtheil suchten, nachgesagt worden. Eine klassische Schilderung davon hat Prescott in seinen beiden Werken (über die Eroberung von Peru und die Eroberung von Mexiko) gegeben. Unter unserem handelshistorischen Gesichtspunkte gesehen, erscheint jene Leidenschaft in leidenschaftsloserer Beleuchtung. Die Möglichkeit des Transportes von Erzeugnissen der neuen Welt über so große Entfernungen bei dem damaligen Stande der Schiffahrtstechnik hing an der Hochwerthigkeit der transportirten Güter. Hier gab es aber nichts als das Gold.

Alexander v. Humboldt hat einmal gemeint**), nur durch eine zufällige südwestliche Wendung des Geschwaders, mit dem Kolumbus Amerika entdeckte, sei er nach Centralamerika, nicht nach Florida gelangt. Wäre letzteres der Fall gewesen, so würden die Spanier Centralamerika bevölkert haben, und die neue Welt würde heute ganz andere ethnographische

*) Peschel, Völkerkunde 217 ff. Vgl. desselben Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen.

**) Kosmos (1847) Bd. II S. 301.

Gesichtszüge haben. In Wahrheit aber entschied nicht dieser Zufall über die Siedelung der Spanier; es waren die Fundstätten des Goldes, welche sie angezogen, und denen sie gefolgt sein würden, wo immer sie landeten. Denn durch das Gold (und das Silber) allein war es verkehrs-ökonomisch möglich, daß bereits um die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert auf den damaligen Schiffen ein Verkehr von Amerika nach Europa stattfand.

§ 33. Was das Gold für die westliche Erdhälfte bedeutete, das waren für den Handel nach Indien die kostbaren Gewürze, die nur von dort zu haben waren, und etliche Arten von Edelsteinen.

Freilich war es auch hier der Traum eines Goldlandes, das man zu finden hoffte. Aber was man fand, waren nur die Edelsteine Ceylons, die Perlenbänke im Rothen Meer und im Persischen Meerbusen. Zu ihnen gesellten sich köstliche Gewürze und gesuchte Arzneimittel. Von großer Wirkung wurde hier für die Entwicklung des Handels die Thatsache der Pflanzengeographie, daß Gewürze, Arzneimittel und Wohlgerüche ein sehr beschränktes Verbreitungsgebiet besitzen. Der Pfeffer, als Handelswaare damals das vornehmste Gewürz, war nur von der Malabarküste in Indien oder von der Insel Sumatra zu holen. Die Muskatnüsse und ihre Blüten blieben auf die Inseln der Bandasee beschränkt, und die Gewürznelken fanden sich gar nur auf fünf kleinen Inselvulkanen vor der Insel Gilolo, den eigentlichen Molukken. Ferner wurde und wird noch jetzt der echte Kampher in zwei beschränkten Bezirken, deren einem auf Sumatra, deren anderem auf Borneo, gewonnen.

Bis an das Ende des damaligen Erdkreises mußten also die Portugiesen segeln, ehe sie die Ursprungsorte jener vegetabilischen Seltenheiten erreichten. Solcher Lockmittel bedurfte es, damit auf die Portugiesen die Holländer, auf die Holländer die Franzosen und Briten nach Südasien gezogen wurden. Für die Verbreitung der Kultur aber bedurfte es dieser eigensinnigen Bedingungen; für die Entwicklung des Welthandels waren bei dem damaligen Stande der Verkehrsmittel und der Schiffahrt gerade solche Anziehungsobjekte nothwendig. Denken wir uns die edlen Metalle, Edelsteine, Gewürze u. dgl. mit ununterschiedlicher Fülle über den ganzen Erdkreis und somit über das alte Europa ausgeschüttet, so fehlten jene Reizmittel des Handels und so fehlte die Kraft, welche zur Besiedelung des Erdkreises trieb.

Wie mit Südasien ging es mit Brasilien. Dieses hat seinen Namen von dem Farbholz, d. h. der damals wichtigsten Waare, um deren willen

sich die Schiffahrt dorthin richtete. Denn noch lange Zeit blieb es unbekannt, daß hinter dem Küstengebirge Gold und Diamanten zu finden seien.

§ 34. Das 16., 17., 18. Jahrhundert zeigt uns nun den Kampf um den Welthandel. Dieser Kampf ist die Probe darauf, ob eine Nation Europas und mit welchen Kräften sie fähig ist, in den Gang der Weltgeschicke einzugreifen. In dem Grade, als die einzelne Nation ihre Macht in den Erfolgen dieses Welthandels durchsetzt, beweist sie ihren Beruf zu einer historischen Geltung im Laufe dieser Epoche. Das ist die große Bedeutung dieses Welthandels, daß er der Träger der ganzen Daseinsbestrebungen jeder großen Nation wird. Und wie die einzelne Nation in diesem Kampfe obenauf gelangt, wird sie auch die Vormacht in dem Zusammenhange des neuzeitigen Staatenlebens.

Keine nationale Eigenart, keine auf andere Ziele gespannte Begabung kann von der Theilnahme an diesem Wettbewerbe dispensiren. Und keine Nation in jenem Zeitalter redet sich das selber ein. Sie alle bestreben sich, daran theil zu nehmen, und selbst da, wo die Ohnmacht des Staatswesens es verbietet, sind es die verheißungsvollen Anzeichen des einstmaligen Eintretens in diesen Kampf, daß die Keime der späteren Größe sich damals bereits auf diesem Felde zu regen beginnen, wie es die Bestrebungen des Großen Kurfürsten von Brandenburg zeigen.

§ 35. In diesen Jahrhunderten entfaltet sich dasjenige System, welches mit so wenig historischer Gerechtigkeit Adam Smith, mit noch viel mehr Mißverständnissen die ihm folgende Schule das Handelssystem (mercantile or commercial system) genannt hat.

Wie wir wissen, ist das Merkantilsystem — um den vulgärsten Irrthum bei Seite zu schieben — kein System der Wissenschaft, sondern ein System der praktischen Wirthschaftspolitik (vgl. Syst. I § 65). Nun ist aber gerade das, was diesem System als Inhalt an Gedanken und Maaßregeln des Volksreichthums zugeschrieben worden, keineswegs auf die Wirthschaftspolitik der Cromwell, Colbert und ihrer Zeitgenossen beschränkt. Es ist vielmehr ein halbes Jahrtausend früher gerade so in der Republik Venedig zu finden, und ähnlich — wenn auch nicht mit der Schroffheit der venetianischen Gesetzgebung — in der gesammten Stadtpolitik des Mittelalters. Was jene Entwicklungsphase auszeichnet, die Adam Smith vor sich gesehen, was sie unterscheidet von den älteren Phasen mit

gleichem Gedankeninhalt, was die positive Seite der Wirthschaftspolitik ist, die Adam Smith nur von der negativen Seite gesehen hat — das ist die Ausweitung jener Gedanken über die Enge der Stadt und des Territoriums zu den Größenverhältnissen einer modernen Nation und des modernen Welthandels.

Jetzt im Großen, wie einstmals im Kleinen, ist es der planmäßige Kampf um den Vorrang der wirthschaftlichen Kraft, auf dem Bewußtsein ruhend, daß solch ein Vorrang errungen wird, nicht als Frucht natürlichen Wachsthums, die von selber einem wirthschaftenden Gemeinwesen in den Schoß fällt, sondern als Preis von Anstrengungen, an denen freilich die männliche Tüchtigkeit eines Volkes erheblichen Antheil hat, bei denen aber die einheitlich zusammengefaßten Maaßregeln der Staatswirthschaft nicht zu entbehren sind. Der Kontrast der Deutschen und der Engländer in jenen Jahrhunderten erläutert das was wir sagen wollen.

§ 36. Ein Vergleich Englands und Deutschlands im 16. Jahrhundert weist alle Symptome einer überlegenen Kulturstufe in Deutschland auf. Dichtere Bevölkerung, intensivere Produktion, entwickelterer Konsum und Luxus, vor allem aber großer Reichthum an Geldkapital*). Der Venetianer Giovanni Micheli schätzt (1557) das Vermögen der reichsten englischen Kaufleute auf 50000—60000 £. So viel aber besaßen damals in Deutschland (Augsburg) bereits Handelshäuser zweiten Ranges.

Das Vermögen der Fugger betrug (1546) $4\frac{3}{4}$ Millionen Gulden, d. h. etwa fünfzehn Mal so viel. Die englische Krone mußte ihre Anleihen in Antwerpen aufnehmen. Als die Kämpfe in den Niederlanden diesem ein Ende machten, hatte Elisabeth die größte Mühe, ihre außerordentlichen Geldbedürfnisse durch inländische Anleihen zu decken, nicht immer mit Erfolg. Dagegen verfügten die deutschen Kaufleute über so große Geldkapitalien, daß sie nicht nur dem Kaiser, sondern auch seinen Feinden, den Königen von Frankreich, wie überhaupt den meisten europäischen Potentaten — darunter den Königen von England — viele Jahrzehnte lang den größten Theil der für ihre Rüstungen und Kriege nöthigen Geldmittel leihen konnten.

Ueberlegen war Deutschland vor allem im Bergbau. Nicht nur

*) Richard Ehrenberg, Hamburg und England im Zeitalter der Elisabeth (1896) S. 1 ff.

in deutschen Ländern, sondern auch in Ungarn und Spanien grub der deutsche Bergmann mit deutschem Kapitale nach Silber, Quecksilber, Kupfer, Eisen. England hatte nur seinen alten Bergbau auf Zinn und Blei. Schon König Heinrich VIII. bemühte sich, den Bergbau seines Landes zu entwickeln, und trat dieserhalb wiederholt mit deutschen Unternehmern in Verbindung. Erst unter der Königin Elisabeth gelang die Gründung einer großen Bergwerksgesellschaft durch Augsburgische Kaufleute. Die vielen damals nach England gekommenen deutschen Bergleute lehrten die Engländer ihre Technik. Sie waren es, welche den Gebrauch der Steinkohle für die Eisenproduktion (an Stelle der Holzkohle) einführten.

Deutschland war damals — wie England jetzt seit 100 Jahren — das Land der Maschinen und der technischen Erfindungen. Die Baumwollindustrie existirte unter Elisabeth in England noch nicht; Deutschland hatte schon seit Jahrhunderten die blühende schwäbische Barchentindustrie, welche im 16. Jahrhundert durch das Eingreifen der Fugger theilweise den Charakter einer Großindustrie annahm, und deren Erzeugnisse in großen Massen nach England wie nach den meisten anderen Ländern exportirt wurden. Erst später ahmten die Engländer diese Stoffe nach, die sie „fustians" nannten.

Die Tuchindustrie war freilich bereits stark entwickelt in England. Aber es waren nur Halbfabrikate, die sie lieferte; das Zurichten und Färben mußte im Auslande besorgt werden, trotz aller Mühe, welche sich die englische Regierung gab, diese Fertigkeiten in England einzubürgern.

Gegen die Mitte des 16. Jahrhunderts war noch ein sehr bedeutender Theil des Außenhandels in den Händen der Fremden. Die Hauptmasse des englischen Aktivhandels war in Antwerpen koncentrirt, hatte also nur einen ganz kurzen Seeweg zurückzulegen, was die Entwicklung der englischen Schiffahrt lange Zeit in engen Schranken halten mußte.

§ 37. Das wurde durch die Handelspolitik der Tudors*), am meisten der Elisabeth, zu Ende des 16. Jahrhunderts anders. Auf Andrängen der inländischen Kaufleute vernichtete die Krone die Privilegien der fremden Kaufleute, zumal der Deutschen und der Italiener, welche diese in England im Laufe des Mittelalters erworben hatten. Schiffahrt,

*) Vgl. Schanz, Die englische Handelspolitik gegen Ende des Mittelalters (1881).

Handel, Industrie der Engländer wurden durch die englische Regierung emporgehoben, und der Wettbewerb der Ausländer zurückgedrängt. „Aufgabe des Königs ist es, zu erwägen," so sagte ein Engländer jenes Zeitalters, „wie das Volk, entsprechend der Natur seiner Gaben, in Arbeit gesetzt werden kann, damit es alles, was außerhalb des Königreiches gemacht wird, im Königreiche fertigen könne." Dieses ist der oberste Grundsatz der englischen Wirthschaftspolitik bis an das Ende des 18. Jahrhunderts hin.

Was die Engländer hinaufhob, fehlte den Deutschen — es gab keine deutsche Handelspolitik. Denn in der Zeit, da das englische Staatswesen sich befestigte, zerfiel das Deutsche Reich immer mehr — bis zur endlichen Auflösung. „Wenn sie einig wären," berichteten die venetianischen Gesandten, „ihre Macht wäre wahrhaft furchtbar." Doch die Einigkeit war nicht möglich. Bis dann in einzelnen Territorien, zumal in Brandenburg-Preußen und Kursachsen, auf engerem Gebiete eine selbständige Wirthschaftspolitik sich erhebt, während an den Grenzen des Reiches einzelne Seestädte zeigen, was unter so schwierigen Umständen erreichbar ist.

Im Mittelalter war Lübeck die Metropole des niederdeutschen Handels gewesen, der oberdeutsche Handel aber hatte seinen Nährboden in Italien gefunden. Im 16. Jahrhundert gravitirte der größte Theil des deutschen Handels nach einer dem Reiche entfremdeten Stadt — nach Antwerpen. Jetzt wurde Hamburg für einen nicht so großen, aber immer noch höchst ansehnlichen Theil von Ober- und Niederdeutschland die große Pforte der wirthschaftlichen Entwicklung. War dies auch zunächst rückläufig, es kam doch zuletzt der Augenblick des Wiederaufsteigens. Freilich löste sich Hamburg von dem Körper des nationalen Ganzen ab zu einer Art von internationaler Zwischenhand. Allein dieses hatte auf die Dauer den Gewinn für Deutschland, daß wenigstens diese größte deutsche Seestadt, von den Leiden des 30jährigen Krieges abgerückt, sich verhältnißmäßig ungestört entwickeln konnte, um dann zuletzt nach Ueberwindung aller der Schwierigkeiten, durch welche das deutsche Staatswesen hindurchgehen mußte, seine normale Stelle im großen Ganzen der deutschen Volkswirthschaft einzunehmen.

§ 38. Wie in dem hier Geschilderten die deutsche Handelsblüthe der Hanseaten ausklingt und vom Mittelalter sich in Hamburg eine Brücke baut durch trübe Jahrhunderte in die neue Zeit hinüber, eine Brücke für die Zukunft des deutschen Seehandels — so beobachten wir

in Oberdeutschland Glanz und Versinken des deutschen Geld- und Spekulationshandels, der uns Nachahmung und Seitenstück dessen ist, womit die italienischen Stadtrepubliken den süddeutschen Städten, zumal Augsburg, vorangegangen waren. Die hervorragendste Erscheinung derselben ist das Handelshaus der Fugger*).

Als Kaiser Friedrich III. im Jahre 1473 sich zu Augsburg befand, baten ihn die Kölner um Hülfe gegen Karl den Kühnen, der ihnen abgesagt und ihre Stadt Neuß belagert hatte. Aber der Kaiser konnte nicht abreisen, weil er den Augsburger Bäckern, Metzgern, Fischern, Hökern und anderen Handwerksleuten noch 1730 Gulden schuldig war. Darauf versprachen die Kölner Abgesandten, dies zu bezahlen. Da sie aber nicht so viel baares Geld bei sich hatten, so trauten ihnen die Handwerker nicht, und als der Kaiser trotzdem fortreisen wollte, schlugen die Gläubiger Ketten um den kaiserlichen Pferdestall und wollten die Pferde nicht fortlassen, man zahle denn zuvor. Ja, einer von ihnen, der Hufschmied Hans Asch, griff den Pferden des Wagens, in dem der Kaiser saß, in die Zügel und wollte den Kaiser nicht abfahren lassen. Der Streit währte mehrere Stunden. Inzwischen entlehnte man Geld, um die Handwerksleute zu bezahlen. Die Stadt Augsburg schoß 1500 Gulden vor, wogegen der Kaiser seinen kostbaren Schatz an Gold- und Silbergeräth in Augsburg zurückließ.

Finanzielle Zustände dieser Art waren es, in welche die Fugger und ihre Zeitgenossen einzugreifen hatten, aus welchen ihre Gewinne sich entwickelten, und aus welchen zuletzt ihr Vermögensverfall entsprang. Was im kleinen Maaßstabe der Bedarf des kaiserlichen Hofhalts zeigt, wiederholt im großen Umfang der Geldbedarf der endlosen Kriegsunternehmungen, die in jenem Zeitalter durch das Aufkommen der Söldnerheere immer mehr einen geldwirthschaftlichen Aufwand verlangen. Immer neuer Geldbedarf und immer neue Unterpfänder für Erlangung der Geldbarlehen. Die Reichssteuern, wurden sie überhaupt von den Reichsständen bewilligt, gingen stets mit unendlicher Langsamkeit ein, während das baare Geld stets sofort nöthig war, um „die freien Knechte der Eidgenossen" zu bezahlen, deren Ueberlaufen sonst unmittelbar bevorstand nach dem Grundsatze: „Point d'argent, point de Suisse".

Oder ein anderer Grund der Geldnoth. Im Jahre 1511 hatte der Kaiser Maximilian den Gedanken, Papst zu werden. Wie wollte er das erreichen? Er beauftragte seinen Rath, Paul von Lichtenstein,

*) Richard Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger. Geldkapital und Kreditverkehr im 16. Jahrhundert (1896). Zwei Bände.

300 000 Dukaten zur Bestechung der Kardinäle bei Jakob Fugger anzuleihen. Als Unterpfand für das Kapital sollten die Kleinodien des Kaisers, zur Bezahlung sollte des Reiches Hülfsgeld, die Hülfen und Steuern der österreichischen Erblande, die spanischen Jahressubsidien dienen, endlich ein Drittel aller Einkünfte aus der päpstlichen Würde.

Im gleichen Stile, nur auf realerem Boden, verläuft die Werbung um Finanzmittel zur Erreichung der Kaiserwahl Karl's V. durch Bestechung der deutschen Kurfürsten — im Wettbewerbe mit Franz I. von Frankreich.

Und auf solchem Boden wuchs der Reichthum der Fugger — bis dann endlich um die Mitte des 17. Jahrhunderts reichlich 8 Millionen Gulden auf ihre Forderungen an die Habsburger wieder verloren waren, d. h. der größte Theil dessen, was in hundertjährigem Mühen und Wagen erworben war.

§ 39. Und jetzt ein Blick auf England.

Schon den Engländern des Mittelalters erschienen die vielen deutschen Binnenzölle als eine „mira Germanorum insania". Denn sie hatten seit dem ersten Normannenkönige, also seit der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts, jene Reichseinheit, welche den Deutschen noch 8 Jahrhunderte später fehlte. Den Vorzug dieser Staatsentwicklung haben sie für ihre Volkswirthschaft und ihren Handel freilich erst durch lange Anstrengungen zur Geltung zu bringen vermocht, und hier war namentlich der Antheil bedeutsam, den die Tudors an diesem Werke nationaler Emancipation nahmen. Ein groß Stück der Popularität dieser Fürsten in ihrem Volke beruhte auf dem Verständniß, mit dem sie der Förderung des wirthschaftlichen Interesses entgegen kamen. Adel und Geistlichkeit verloren ihren Einfluß, die Mittelklassen kamen empor; mehr noch als bisher erhielt das Staatswesen einen bürgerlichen Charakter.

Mit dem stärkeren Hervortreten des Nationalbewußtseins fühlte man, daß auf kommerciellem und gewerblichem Gebiete die einheimischen Kräfte mehr zu entwickeln, daß auch in dieser Hinsicht eine größere Unabhängigkeit vom Auslande anzustreben sei. Der finanzielle Gesichtspunkt, der bisher in der Handelspolitik überwogen, trat jetzt hinter den wirthschaftspolitischen zurück.

Schwer fiel vor allem der Einfluß des englischen Handelsstandes ins Gewicht, der in der großen Gilde der Merchant Adventurers sein Hauptorgan hatte. Diese Gilde war ein Institut kaufmännischer Selbstverwaltung. Thomas Gresham war sein Leben

lang Kaufmann und war der eigentliche Finanz- und Handelsminister der Elisabeth. Kaufleute waren es, welche für die Regierung Handelsverträge mit fremden Machthabern abschlossen; Kaufleute dienten der Regierung aller Orten als Agenten zur Beschaffung der wichtigsten Nachrichten; Kaufleute wurden daheim bei Handhabung der Zollverwaltung zur Mitwirkung herangezogen. Vor wichtigen Entscheidungen erkundigte sich die Regierung häufig bei den Merchant Adventurers nach den voraussichtlichen Wirkungen der geplanten Maaßregel auf den Handel, und nicht selten überließ sie ihnen bei handelspolitischen Aktionen geradezu die Entscheidung.

Dieser steten Fühlung mit dem Handelsstande ist vorzugsweise die nüchterne Kühle zuzuschreiben, welche die Tudors bei ihrer Politik, vor allem bei ihrer Handelspolitik, sich bewahrten.

Die Grundlage der letzteren war die Entwicklung des nationalen Tucherports. Doch auf dieser Grundlage wußten die Engländer unter dem mächtigen Schutze der Elisabeth überall einen großen Theil des ganzen Welthandels an sich zu bringen. Und bereits um 1590 klagten die Hansen: „Die englische Nation ist nun für und für mit ihrer Macht und ihren anmaaßlichen Praktiken so weit durchgedrungen, daß sie nicht allein in Deutschland, sondern auch fast in der ganzen Christenheit ihren Willen beschaffet und dadurch alles Handels und Wandels Gelegenheit, auch Nutz und Frommen allein an sich gezogen und gebracht hat."

Von jetzt stand der Welthandel im Mittelpunkt der englischen Interessen, und wenn Ansichten wie die in dem bekannten Jugendgedicht des Lord John Manners geäußerten

„Let wealth and commerce, laws and learning die,
But leave us still our old nobility" —*)

sich noch hervorwagen durften, so war es nur der ohnmächtige Nachklang einer überwundenen Vergangenheit.

§ 40. An das, was Elisabeth für England gethan, knüpfte Oliver Cromwell's Wirthschaftspolitik an.

Der hervorragendste Ausdruck derselben ist die Navigationsakte (9. Oktober 1651). Er knüpfte freilich auch hiemit an die voraufgegangenen Maaßregeln der Tudors an. Doch Cromwell's Akte ist, ganz anders als jene, umfassend und aus einem einheitlichen Plane gemacht.

*) (Howard Evans) Our old Nobility, 6. edit. p. 39.

Sie ist es, welche Adam Smith*) das Zugeständniß abgerungen hat, daß es Ausnahmen giebt von dem Grundsatze, keine Lasten auf die Einfuhr fremder Erzeugnisse behufs Hebung der einheimischen Erzeugnisse zu legen, daß er als erste der beiden Ausnahmen den Fall nennt, da eine besondere Gattung des Gewerbes nothwendig ist für die Vertheidigung des Vaterlandes. „Die Vertheidigung von Großbritannien hängt in hohem Grade von der Zahl seiner Seeleute und seiner Schiffe ab; die Schifffahrtsakte bemüht sich daher in sehr angemessener Weise, den Seeleuten und Schiffen Großbritanniens das Monopol des Handels des eigenen Landes zu geben, in einigen Fällen durch absolutes Verbot und in anderen Fällen durch schwere Auflagen auf die Schiffe fremder Länder." Dieses die Worte des Ad. Smith.

Die Bestimmungen der Navigationsakte aber sind die folgenden:

Allen Schiffen, deren Eigenthümer, Kapitäne und drei Viertel der Bemannung nicht britische Unterthanen sind, wird bei Strafe des Verlustes von Schiff und Ladung untersagt, nach britischen Niederlassungen und Kolonien zu verkehren oder in der Küstenschiffahrt Großbritanniens sich brauchen zu lassen.

Ferner darf die große Mannigfaltigkeit der Massenartikel der Einfuhr nach Großbritannien nur in Schiffen, wie vorhin bestimmt, gebracht werden oder in den Schiffen des Ausfuhrlandes, wenn Rheder, Kapitän und drei Viertel der Mannschaft dem Ausfuhrlande angehören. Hiebei haben die fremden Schiffe gegen britische Schiffe den Nachtheil, daß sie doppelten Zoll bezahlen. Ein anderes fremdes Schiff aber verfällt der Konfiskation mit sammt der Ladung.

Drittens dürfen die Massenartikel der Einfuhr, ihrer Mehrzahl nach, selbst auf britischen Schiffen nur aus dem Ursprungslande importirt werden, bei Strafe der Konfiskation von Schiff und Ladung.

Viertens endlich sollen alle gesalzenen Fische, Wallfischbein, Thran u. s. w., die nicht von britischen Schiffen gefangen und zubereitet sind, bei der Einfuhr doppeltem Zoll unterworfen sein.

Dieses waren die hauptsächlichen Bestimmungen der Cromwell'schen Navigationsakte. Sie richteten sich wesentlich gegen die Niederländer, die im 17. Jahrhundert und noch zu Adam Smith's Zeiten „the great carriers of Europe" waren, von England aber durch dieses Gesetz gänzlich ausgeschlossen wurden. Gegen die Rhederei, gegen den Zwischenhandel, gegen die Seefischerei der Niederländer richtete sich dies Gesetz — zuerst, um England von ihrer internationalen Handelsmacht zu emanci-

*) Inquiry, book IV ch. 2.

piren, dann, um England selber an die Stelle ihrer internationalen Handelsmacht zu setzen.

Wie sehr diese Gesetzgebung dem Geiste der Nation entsprach, zeigte sich darin, daß sie über den schroffen Wechsel der Machthaber und des Verfassungswesens im 17. Jahrhundert hinweg ihren Weg ging. Cromwell knüpfte an Elisabeth an; und so haben die beiden Stuarts, welche auf Cromwell folgten, sein Gesetz vervollständigt.

§ 41. Die weitreichendsten Erfolge erzielte diese Politik für den Handel mit Ostindien und Amerika.

Seit dem Jahre 1599 beginnen die Bemühungen für die Gewinnung Indiens im Wettbewerbe mit den Portugiesen und Niederländern, die hier im Besitze waren. Der Freibrief der Ostindischen Gesellschaft, als „der Gouverneur und die Londoner Kaufleute, welche den Handel nach Indien betreiben", wird 31. December 1600 von der Königin unterschrieben. Ihr ist (zunächst auf 15 Jahre) der ausschließliche Handel in allen Ländern östlich des Vorgebirges der guten Hoffnung und der Magellanstraße, die nichtchristlichen Herrschern gehören, übertragen. Sie macht die größten Anstrengungen, den Portugiesen und Holländern den Vorrang abzulaufen und die Hemmnisse zu besiegen, welche diese ihr bereiten. Schon 1618 besitzt sie 36 Schiffe; in den Jahren 1660—1683 steigt der Werth der indischen Einfuhr von 8000 auf 300 000 £; 1683 wird Bombay zum Hauptplatz der englischen Besitzungen erhoben. Die Gewinne steigen und das Gesellschaftskapital wird zu wiederholten Malen vergrößert. Eine neue Gesellschaft weiß 1698 die Genehmigung zu erlangen: nach heftiger Konkurrenz werden die beiden durch die Bemühungen der Königin Anna und ihres Ministers 1702 verschmolzen.

Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts trat die Compagnie in Indien als politische Macht auf. Der Auflösungsproceß in der inneren Herrschaft Indiens kam dem entgegen. So bemächtigten sich die Engländer allmälig des gesammten inneren Handels, als sie von den meisten Zöllen, denen indische Kaufleute unterworfen waren, befreit wurden. Den Handel mit Opium, Salz und Tabak machten sie zu Monopolen. Aber mit der Verwandlung der Compagnie in eine politische Macht oder mit dem Uebergewicht dieser Seite ihrer Aufgabe verfiel der lukrative Charakter. Ihre finanziellen Schwierigkeiten bringen sie vor das Parlament und veranlassen eine straffere Aufsicht durch königliche Staatsbehörden in Indien.

Nach allen Mißbräuchen und Ausschreitungen bleibt der Ostindischen Compagnie das Verdienst, daß sie den großen östlichen Markt durch die Bemühungen von zwei Jahrhunderten für England erobert hat.

§ 42. Zeitlich parallel mit der Gewinnung Ostindiens verläuft die Besiedlung Amerikas.

Die westindischen Besitzungen haben die Engländer theilweise den Flibustiern zu danken, und Romantiker im heutigen England, wie James Anthony Froude*), schwelgen in den Erinnerungen an jene Thaten. Was die Conquistadores noch nicht konnten, nämlich einen Anbau von Kulturgewächsen für den europäischen Markt bewirken, das ist der Sklavenwirthschaft auf den Antillen gelungen. Die Wälder wurden gerodet, Tabak, Baumwolle, Zucker wurde gebaut. Jamaica hatte im Jahre 1670 etwa 70 Zuckermühlen, im Jahre 1793 war die Zahl auf 710 gestiegen.

Viel merkwürdiger und folgenreicher war die Kolonisation von Nordamerika.

Hier nicht die Plantagenwirthschaft der Tropen, die bedingt war durch Sklavenarbeit und Sklavenhandel, sondern ein Festland der gemäßigten Zone, ein neues Europa, ein neues England.

Die Entdeckung des nordamerikanischen Festlandes geschah am Ende des 15. Jahrhunderts durch Johann Cabot, der von Heinrich VII. mit Geld unterstützt wurde. Sir Walter Raleigh war es, der unter der Königin Elisabeth eine Ackerbaukolonisation plante. Das Suchen nach Gold erwies sich hier als vergeblich; manche Versuche agrarischer Niederlassungen scheiterten; der erste Erfolg zeigte sich bei dem Tabakbau in Virginien um die Mitte des 17. Jahrhunderts. Er gewährte ein transportables Produkt zum Handel mit England.

In dem Wechsel und den Wirren des 17. Jahrhunderts waren es bald die Katholiken, bald die Protestanten, welche auf dem neuen Festlande Zuflucht fanden. Die Katholiken gründeten Maryland, die Puritaner die Staaten von Neu-England (Massachusetts, Rhode-Island u. s. w.). Im Laufe des 17. Jahrhunderts erwuchsen hier allmälig 13 Kolonien. Holländer und Schweden, Deutsche und Franzosen, Abenteurer aller Art sammelten sich zu den ersten politischen und religiösen Flüchtlingen.

Der Handelsverkehr mit Europa war anfangs ganz frei. Ein

*) Vgl. dessen: The English in the West Indies. 1888.

Versuch Karl's I., das alleinige Verkaufsrecht für Tabak an sich zu reißen, fand bei den Ansiedlern großen Widerstand. Aber seit der Mitte des 17. Jahrhunderts hielt England (im Geiste von Cromwell's Wirthschaftspolitik) daran fest, den kolonialen Markt für das Mutterland zu monopolisiren. Dies geschah in folgender Weise.

Solche Waaren, die im Mutterlande nicht erzeugt werden konnten, wie Tabak, Baumwolle, Indigo, Gelbholz, Zucker, Kaffee, oder solche Waaren, die im Mutterlande nicht in hinreichender Menge producirt wurden, wie Schiffsbaumaterialien, Theer, Roheisen, Häute, Felle, Pottasche — beschränkte man auf den englischen Markt, damit England sie desto wohlfeiler kaufen und desto gewinnbringender verkaufen konnte.

Dagegen sollten die Kolonien für Erzeugnisse des Gewerbfleißes von dem Mutterlande völlig abhängig sein. Sie sollten gleichsam das platte Land bilden, England hingegen die gewerb- und handeltreibende Hauptstadt. Mit anderen Ländern war jeder Verkehr verboten. Schon eine Vorschrift von 1663 sagte: Keine Waare, welche in Europa gewachsen, erzeugt oder gefertigt ist, soll in den britischen Kolonien eingeführt werden, wenn dieselbe nicht in England, Wales oder in Berwick-upon-Tweed auf englische Schiffe geladen worden. Später ging man noch weiter. Man verbot 1719 die Fabrikation von Eisenwaaren, alle Hammerwerke von Schmiedeeisen mußten aufhören. Im Jahre 1750 verbot man, daß eine Mühle oder Maschine zum Spalten oder Walzen von Eisen errichtet werden sollte. Die Ausfuhr von Hüten, selbst von einer Kolonie in die andere, wurde 1732 untersagt. Lord Chatham erklärte, die britischen Kolonien haben nicht das Recht, auch nur eines Hufnagels Werth selber zu fabriciren.

Es ist bekannt, daß gewisse Folgerungen aus dem Geist dieses Systems die Erbitterung der Kolonisten bis zur Losreißung vom Mutterlande trieben. Wenn irgendwo, so hat durch diese Politik für den Kolonialhandel England den Beweis geliefert, mit welchen Mitteln es zu der Höhe seiner Freihandelspolitik gelangt ist.

§ 43. Die Ausdehnung des englischen Kolonialreiches, die Entwicklung von Ackerbau und Industrie daheim brachten es schon im Laufe des 18. Jahrhunderts dahin, daß England in einigen Artikeln an Wohlfeilheit und Qualität der Waaren die Konkurrenz mit allen Nationen aushalten konnte. Die vielen Kriege brachten eher Vortheile als Nachtheile. Die englischen Staatsmänner verstanden es, die Handelsinteressen des Landes zu wahren, seinen Erzeugnissen neue Absatzgebiete zu öffnen.

Der Handel Englands wurde immer mehr Welthandel, seine Politik eine Handelspolitik.

Die Entwicklung mag aus folgenden Zahlen entnommen werden. Es liefen im Hafen von London ein*):

Jahr	Schiffe (britische)			Schiffe (fremde)		
1700	839	mit	80000 Tons	496	mit	77000 Tons
1750	1498	„	198000 „	184	„	36350 „
1790	2154	„	431890 „	1116	„	149200 „

Die Einfuhr betrug (im jährlichen Durchschnitt):

1698—1701 . . .	5569952 £
1749—1755 . . .	8211346 „
1784—1792 . . .	17716752 „

Hieran betheiligten sich:

	Europa	Asien	Afrika	Amerika
1698—1701	3866720 £	656031 £	17421 £	1029780 £
1749—1755	4527911 „	1119158 „	34279 „	2529998 „
1784—1792	9193013 „	3179136 „	92252 „	5252342 „

Die Ausfuhr betrug in denselben Jahren:

	6449594 £
	12220974 „
	18521942 „

daran betheiligten sich:

Europa	Asien	Afrika	Amerika
5383463 £	214212 £	114043 £	737876 £
9291338 „	714105 „	213841 „	2001690 „
10411023 „	1795747 „	809546 „	5605626 „

Die Zolleinnahmen stiegen derart:

1590	50000 £
1612	148075 „
1660	421582 „
1688	781987 „
1712	1315423 „
1763 . . ca.	2000000 „

Wir haben hiemit aber die Grenze erreicht, von der aus wir einen Blick in den Welthandel des 19. Jahrhunderts werfen wollen.

*) Vgl. Adolf Beer, Allgemeine Geschichte des Welthandels. 2. Abtheilung (1862) S. 335, 387.

V. Der Welthandel im 19. Jahrhundert.

§ 44. Der Welthandel des 19. Jahrhunderts ist durch die folgenden *Momente* bestimmt, welche mit einander oder nach einander in die Entwicklung eintreten: die Großindustrie und die für diese maaßgebenden neuen Erfindungen; die Verkehrsmittel, welche gleich der Großindustrie sich auf die neuen Fortschritte der Technik stützen; der große Kapitalmarkt mit den Formen des neueren Werthpapierwesens, Aktien, Staatsschulden u. s. w.

In diesem also entwickelten Welthandel sind es vorzugsweise einzelne *Völker*, welche die Vorzüge desselben benutzen, um in den Mittelpunkt der Handelsgeschichte und damit der Weltgeschichte zu treten. Voran die *Engländer*, welche auf der Bahn der letzten Jahrhunderte sich nicht nur behaupten, sondern durch die neuen Fortschritte allen anderen voraneilen und so sehr auf den Gipfel ihrer nationalen Ueberlegenheit in Gewerbe und Handel gelangen, daß sie sich stark genug wissen, um die seit einem halben Jahrtausend gebrauchten Maaßregeln des staatlichen Schutzes für Handel, Schiffahrt, Industrie, Landwirthschaft abwerfen zu können und die Apostel des internationalen Freihandels zu werden.

Ihr Beispiel reizt die anderen Nationen, auch ihrerseits ein ähnliches Ziel zu erreichen. Indessen sie wollen auch in den Wegen zu diesem Ziele das Beispiel Englands befolgen. Sie zeigen daher eine ähnliche Zähigkeit, wie die Engländer, die alten Krücken des nationalen Schutzes so lange festzuhalten, bis sie sicher sind, auf eigenen Füßen stehen und den Weltmarkt bestehen zu können so gut wie ihr Vorbild.

Neben *Frankreich* ist es namentlich *Deutschland*, welches durch das provisorische Gebilde des *Zoll- und Handelsvereins*, ganz besonders aber seit Erlangung der *Reichseinheit*, in diesem Sinne seine Entwicklung gestaltet.

Unter ganz anderen Bedingungen und dennoch auf gleichartige Ziele gerichtet, sind es die neuenglischen Kolonialländer der anderen Erdhälfte, die *Vereinigten Staaten von Amerika*, *Canada*, die *australischen Republiken*, welche in den Zusammenhang des Weltmarktes im Laufe dieses Jahrhunderts immer bedeutsamer eingreifen.

Wir wollen der Reihe nach diese Momente und diese Entwicklungen hier in Kürze betrachten.

§ 15. Die große Industrie des neuen Zeitalters ruht auf der Technik kostbarer Mechanismen und der Zweckmäßigkeit der damit verknüpften Kapitalkoncentration. Ihre Ergiebigkeit ist bedingt durch gesteigerte Ausnutzung ihrer koncentrirten Kapitalien, und sie treibt daher auf der Bahn wachsender Produktenmassen unablässig vorwärts.

Die Fortschritte der Technik und der Kapitalfülle haben zur natürlichen Folge den Drang zu einer sich überstürzenden Produktivität, welche über den vorhandenen oder zu schaffenden Bedarf hinausgeht. Ihre Begleiterscheinung ist daher die chronische Ueberproduktion. Dafür ist ihr durch die sonstigen Umstände dieses Jahrhunderts die Gelegenheit gegeben, sich den Absatz für ihre Produkte auf dem Weltmarkte mit immer vollkommeneren Mitteln zu erobern und dadurch den Bedarf für ihre Erzeugnisse zur äußersten Höhe der Dehnsamkeit zu treiben.

Hier einige Zahlen, welche die typischen Erscheinungen der wachsenden Großindustrie im Sinne der Kapitalkoncentration beleuchten:

Die Zahl der Baumwollfabriken in Großbritannien und Irland betrug im Jahre:

1856	2210
1878	2674
1890	2538

Die Zahl der Spindeln war im Jahre:

1850 . .	25,6 Millionen
1870 . . .	37,7 „
1890 . . .	44,5 „

Auf eine Spinnerei kamen Spindeln im Jahre:

1851	10855
1856	12670
1890	32410

Die Zahl der Rübenzuckerfabriken im deutschen Zollgebiet war im Jahre:

1836–37:	122 mit	1498	Tonnen producirtem Rohzucker
1875—76:	339 „	358048	„ „ „
1894—95:	405 „	1769331	„ „ „

d. h. durchschnittlich producirte eine Fabrik im Jahre:

1836—37 . . .	11,5 Tonnen
1875—76 . . .	1078,5 „
1894—95 . . .	4369 „

Der letzteren Erscheinung entspricht es, daß der Hauptartikel des Exportes aus dem Deutschen Reich nach Großbritannien der Rübenzucker ist, im Jahre 1895: 145 Millionen Mark bei einer Gesammtausfuhr dorthin von 540 Millionen Mark.

Der ersteren Erscheinung entspricht es, daß Großbritannien auf dem ganzen Erdenrund seit einem Jahrhundert Absatz für seine Baumwollfabrikate sucht, und daß die Ausfuhr derselben 54½ Millionen Pfund Sterling (1895) erreicht bei überhaupt 286 Millionen Pfund der Ausfuhr Englands.

§ 46. Dem Drange nach dem Absatz im Großen, welchen die Großindustrie hervorruft, kommt dieselbe Technik zu Hülfe, aus der ihre eigene Wurzel gewachsen ist — indem sie die modernen Verkehrsmittel umgestaltet.

Diese Umgestaltung bedeutet im ökonomischen Sinne Verwohlfeilung und Beschleunigung derjenigen Mittel, durch welche die räumlichen Entfernungen der Menschen und Güter überwunden werden.

Zugleich führt die neue Technik der Verkehrsmittel die uns bekannte Kapitalkoncentration für ihre eigenen Zwecke so entschieden durch, daß auf keinem Gebiete dieselbe in so überwältigender Weise sich durchsetzt wie auf diesem. Die Eisenbahn ist die größte Kapitalkoncentration von allen.

Wie nun das koncentrirte Kapital überhaupt den Drang hat, durch Massenproduktion sich fruchtbar zu erweisen, so auch das koncentrirte Kapital, das in den neueren Verkehrsmitteln angelegt ist. Der verwohlfeilte Massentransport reicht dem verwohlfeilten Massenprodukt die Hand und erleichtert ihm den Absatz.

Natürlich beschränkt sich dieser Fortschritt nicht auf den Absatz der industriellen Erzeugnisse. Sein größter Triumph wird offenbar in dem Transport der geringwerthigen Rohstoffe über weite Entfernungen, die bisher ein Hinderniß waren für den Waarenaustausch der elementaren Rohstoffe.

Was die Entwicklung der Eisenbahnen für den Landtransport leistet — und erst noch fernerhin leisten soll (sibirische Eisenbahn!) —, das ist für den Seetransport das Dampfschiff. Als die Gestalt der neuen Technik verdrängt es die alte Technik der Segelschiffe; als der Tendenz der Kapitalkoncentration unterworfen, wächst es an Größe mit den Fortschritten der Technik und mit der fortschreitenden Durchführung der technischen Errungenschaften.

Die Handelsmarine des Deutschen Reichs zählte:

Segelschiffe	Dampfschiffe
1873: 4311 mit 869657 Tons	1873: 216 mit 129521 Tons
1895: 2622 „ 660856 „	1895: 1043 „ 893046 „

Die Handelsmarine Großbritanniens zählte:

Segelschiffe	Dampfschiffe
1880: 19938 mit 3851045 Tons	1880: 5247 mit 2723468 Tons
1894: 12943 „ 2987161 „	1894: 8263 „ 5969020 „

Die durch den Kanal von Suez gehenden Dampfer hatten im Jahre 1870: 900 Tons Durchschnittsgehalt, aber im Jahre 1895: 2460 Tons.

Der Effekt der Verwohlfeilung für Massenartikel elementarer Art auf weite Entfernungen geht aus folgenden Angaben hervor, welche von der Hamburger Handelskammer ermittelt worden sind*), um die Beförderungskosten des überseeischen Getreides nach Europa in ihrer fortschreitenden Verwohlfeilung zu zeigen:

Die durchschnittlichen Kosten der Beförderung von Weizen im Dampfschiff von New York nach Liverpool betrugen:

1873—75 . . . 30,68 Mark für 1000 kg
1891—95 . . . 7,90 „ „ 1000 „

Die Kosten von Chicago nach Liverpool waren:

1873—75 . . . 55,44 Mark für 1000 kg
1891—94 . . . 18,03 „ „ 1000 „

Die Kosten von Cawnpore (Ostindien) nach Hamburg waren

1872—75 . . . 97,49 Mark für 1000 kg
1891—95 . . . 42,64 „ „ 1000 „

§ 47. Als drittes Moment hat in diese Bewegung eingegriffen die Entwicklung des Geldkapitalmarktes mit den specifischen Formen des Aktienwesens, Staatsschuldenwesens und des Werthpapierhandels.

Seit den Zeiten, da die Italiener über die Alpen stiegen, um dem übrigen Europa den Vorzug ihrer wirthschaftlichen Kultur und ihres Kapitalreichtums mitzutheilen, da sie in London sich niederließen, in

*) Heinrich Soetbeer, Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Jahrgang 1896 (Bd. 66, 866 ff.).

dessen Herzen bis zur heutigen Stunde die Straße der Lombarden ihr Angedenken bewahrt — ist ein Gesetz des Völkerverkehrs geblieben, daß die kapitalgesättigten und kapitalübersättigten Nationen ihren Vorzug mit den zurückgebliebenen Nationen theilen.

So sind es die Niederländer, welche seit dem 16. Jahrhundert, namentlich im 17. und 18., dem Anleihebedürfniß der anderen Staaten zu Hülfe kommen. So hebt sich Großbritannien um die Mitte des 18. Jahrhunderts zur Emancipation von den Niederländern empor, seit dem Ende desselben Jahrhunderts zu dem Ueberflusse, der zu den anderen Staaten, Preußen, Oesterreich, Rußland, hinüberfließt. So sind wir endlich beim Ausgange des 19. Jahrhunderts dahin gelangt, daß Deutschland selber ein kapitalgesättigtes Land geworden; und die typische Erscheinung, die wir seit Jahrhunderten anderswo beobachten, von der abstoßenden Wirkung, welche der niedere Zinsfuß der heimatlichen Staatsanleihen auf das inländische Kapital ausübt, daß sie den höheren Zins des Auslandes suchen — daß wir diese Erscheinung auch bei uns beobachten, ja sie zum Gegenstande finanzpolitischer und socialpolitischer Ueberlegungen machen.

An anderer Stelle dieses Systems (vgl. Bd. II §§ 535—542) haben wir die zahlenmäßige Größe dieser Erscheinungen festzustellen gesucht. Hier ist darauf zu verweisen, um die Bedeutung des Kapitalmarktes und des Werthpapierhandels für die Beschaffenheit und die Größe des heutigen Welthandels zu würdigen.

Es ist kein Zufall, daß in der Bedeutung des Kapitalmarktes für den Welthandel sich die gesammte Bedeutung einer heutigen Volkswirthschaft spiegelt, daß die Werthpapierbörse der Brennpunkt der ganzen übrigen Handelsstellung einer Nation ist. Daher die weltbeherrschende Bedeutung des Londoner Kapitalmarktes im 19. Jahrhundert, das Emporkommen und die heutige Größe des Berliner Kapitalmarktes Hand in Hand mit der emporkommenden Handelsstellung der deutschen Volkswirthschaft im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts.

Neben den Staatsschuldpapieren sind es namentlich die *Aktiengesellschaften*, deren Antheilscheine das Material des Werthpapierhandels fortschreitend vermehren.

Die Aktien sind allenthalben die echten Kinder der heutigen Tendenz zur Kapitalkoncentration in den Unternehmungen, die auf der neuen Technik des Zeitalters beruhen. Denn sofern nicht der Staat selber, als die in jedem Volke gegebene größte Einheit für diese Kapitalkoncentration, derselben sich bemächtigt, indem er dafür seinen Kredit einsetzt (Staatsbahnsystem) — so bleibt, neben den an sich vorhandenen

Großkapitalien einzelner Privater, nur die Möglichkeit, solche Konzentration herzustellen durch Sammlung von Kapitaltheilen für den besonderen Zweck. Dies ist das Wesen der Aktiengesellschaft und der ihr verwandten gesellschaftlichen Gebilde.

Daher die Erscheinung, daß parallel mit der Zunahme großkapitalistischer Unternehmungen in Gewerbe, Handel, Verkehrsanstalten die Zunahme des Aktienwesens sich geltend macht, daß dieselben Volkswirthschaften, welche mit dem Einen vorangehen, auch das Andere im Vordergrunde zeigen. So hier abermals England voran, so neuerdings Deutschland seinem Beispiele folgend.

Durch Aktien wie Staatsschuldscheine und die übrigen Formen der modernen Werthpapiere wird das Geldkapital fortschreitend mobilisirt, d. h. in ein Objekt des großen Handels zweckgemäß umgestaltet. Auf diese Weise wird die Masse des Materials, welches auf den Kapitalmärkten umgesetzt wird, immer größer, die Bedeutung des Werthpapierhandels (Effektenhandels) in der modernen Volkswirthschaft tritt immer mehr in den Vordergrund, der Antheil der Bevölkerung an seinen Leistungen breitet sich in immer weitere Kreise aus.

§ 48. In allen diesen Dingen ist es England, welches durch das 19. Jahrhundert hindurch bis an das Ende desselben seinen Primat behauptet. Eine Aenderung ist nur insofern zu bemerken, als das Uebergewicht gegen die anderen Nationen sich bis zu einem gewissen Zeitpunkte vergrößert, dann aber — und dieses ganz neuerdings — die Grenze seiner Vergrößerung überschritten zu haben scheint.

Als Kennzeichen dieser Thatsachen wähle ich die Zahlen des Schiffsverkehrs, welcher durch den Kanal von Suez hindurchgegangen ist*):

	Tons	davon England
1886 . .	5767655	76 Procent
1889 . .	6788187	77 „
1891 . .	—	78 „
1893 . .	7659068	75 „
1894 . .	8039175	74 „
1895 . .	8448383	71 „

*) Die obigen Zahlen gebe ich, soweit ich vergleichbare Zahlen in verschiedenen englischen und deutschen Quellen habe finden können. Sie genügen für den vorliegenden Zweck.

Hier sieht man erstens das fortdauernd starke Uebergewicht des englischen Seeverkehrs, zweitens das Wachsthum der absoluten Tonnenzahl Englands (1889: 5,2 Millionen, 1895: 6 Millionen Tons). Die relative Größe des englischen Antheils steigt bis zum Jahre 1891; seitdem fällt sie von 78 auf 71 Procent, und andere Nationen, zuvorderst Deutschland, fangen ihren Antheil an diesem Weltverkehr zu fordern an.

Wir fassen dann die Zahlen der Aus- und Einfuhrsummen ins Auge.

Ausfuhr und Einfuhr zusammen betragen:

			d. i. auf den Kopf der Bevölkerung
1856 . .	312	Millionen £	£ 11. 2. 7
1870 . .	547	„ „	„ 17. 15. 2
1880 . .	698	„ „	„ 20. 3. 0
1894 . .	682	„ „	„ 17. 11. 9

Die Ausfuhr von britischen Erzeugnissen hat sich in folgender Weise entwickelt:

			auf den Kopf der Bevölkerung
1856 . .	116	Millionen £	£ 4. 2. 10
1870 . .	200	„ „	„ 6. 9. 6
1880 . .	223	„ „	„ 6. 8. 10
1894 . .	216	„ „	„ 5. 11. 3

Erst der Vergleich mit den unten folgenden Zahlen der deutschen Handelsstatistik wird die fortdauernde mächtige Ueberlegenheit des englischen Welthandels am Ende des 19. Jahrhunderts zeigen; aber auffallend ist freilich an diesen Zahlen der Stillstand, ja der Rückschritt, der seit kurzem eingetreten ist.

§ 49. Das Drängen des typischen Musterlandes für den Welthandel des 19. Jahrhunderts nach dem Weltmarkte hin, hervorgegangen aus der Absatzbedürftigkeit seiner großen Industrie, gestützt auf die den Erdkreis umspannenden Beziehungen seiner politischen Herrschaft, gekrönt durch den Erfolg, daß kaum ein Winkel der bekannten Erdtheile und Länder diesem Streben unzugänglich geblieben ist — dasselbe Drängen hat sich allmälig auch in den übrigen Nationen Europas kundgegeben.

Ihre Entwicklung auf dieser Bahn ist durch ähnliche Phasen hindurchgegangen, wie zuvor die Entwicklung Englands. Sie haben die Schutz- und Erziehungsmittel nach englischem Muster angewendet, bevor sie den Freihandel des englischen Vorbildes sich zu eigen machten. Sie

haben ihren nationalen Markt gegen die Ueberlegenheit Englands behaupten wollen; sie sind aber, ebenso wie einstmals England, durch diese Vertheidigung des nationalen Marktes auf den internationalen Markt und seinen Kampfplatz gelangt.

Hier sind vor allen Frankreich und Deutschland zu nennen.

Frankreich, im Gegensatz zu England und Deutschland, mit langsam fortschreitender, ja neuerdings stillestehender Bevölkerungszahl, konservativ in allem, außer seinen Verfassungsformen und seinen abenteuerlichen Wagnissen um das Trugbild des Ruhmes, knüpft seit einem Jahrhundert an die Traditionen seiner Erziehung zu Industrie und Handel an, hält fest an den populären Maaßregeln des nationalen Schutzes, deren Herrschaft nur für kurze Zeit gelockert wird — bezeichnender Weise durch eine nicht populäre Staatsgewalt. Die Einschränkung der Bevölkerungszahl, das Haften am heimischen Boden, die daraus folgende Geringfügigkeit der überseeischen Beziehungen zu Anhängseln der eigenen Nationalität — diese Umstände scheinen die Rivalität Frankreichs für England immer ungefährlicher zu machen. Eine charakteristische Thatsache ist u. a. die, daß in dem Handelsverkehr durch den Suezkanal Frankreichs Marine mehr und mehr hinter Deutschlands gerückt ist.

Anders Deutschland. Hier bereitet sich seit der Gründung des Zollvereins, besonders aber seit Gründung des Reiches, eine Entwicklung vor, welche immer deutlicher auf den Weltmarkt drängt. Entscheidend dafür ist das Tempo der Bevölkerungszunahme, entscheidend das Kraftgefühl der Deutschen, welches nach Jahrhunderten der Trägheit gleichsam alles nachzuholen entschlossen ist, was so lange versäumt worden. Entscheidend ist namentlich diejenige Seite dieser Kraftentfaltung, welche Anfang und Ende jedes großen volkswirthschaftlichen Aufschwungs, jeder dauernden Handelsherrschaft ist — die Herstellung einer starken und geeinten Staatsgewalt. In ihr ist nachgeholt worden, und sie selber hat nachzuholen, was Deutschland Jahrhunderte lang entbehrt hat.

Wir geben hier einige Zahlen zum Vergleiche Englands und Deutschlands in der Entwicklung ihrer Seeschiffahrt.

Es kamen an in den Seehäfen von Großbritannien und Irland Schiffe im Gesammttonnengehalt:

1880	1894
29 Millionen Tons	39,8 Millionen Tons

Es kamen in den Seehäfen des Deutschen Reiches an:

1880	1894
7,8 Millionen Tons	15,8 Millionen Tons

In Hamburg allein kamen von transoceanischen Ländern an:

	1873			
von Amerika	639	Schiffe mit	383091	Tons
„ Afrika	29	„ „	8822	„
„ Asien und Australien	94	„ „	52795	„
	1895			
von Amerika	988	Schiffe mit	1636746	Tons
„ Afrika	162	„ „	225253	„
„ Asien und Australien	236	„ „	465437	„

§ 50. Zum Schlusse ein Blick auf die neuenglische Welt jenseits des Weltmeers. Greater Britain — das größere Britannien hat man treffend diese Erweiterung genannt, die England über den Erdkreis durch seine kolonisatorischen Ansiedlungen gewonnen hat*).

Bemerkenswerth ist hiebei vor allem, daß jenes Gemeinwesen, welches als das erste neuenglische begründet worden ist und sich seit länger als einem Jahrhundert politisch von dem alten England losgerissen hat, daß die Vereinigten Staaten von Amerika trotz ihrer völkerrechtlichen Unabhängigkeit dennoch in solchem wirthschaftlichen Zusammenhange geblieben sind, wie es der fortdauernden Gemeinschaft der Nationalität und dessen, was dazu gehört, entspricht.

Die Auswanderung aus Großbritannien und Irland richtet sich immer noch überwiegend nach den Vereinigten Staaten — von 156030 Auswanderern im Jahre 1894 gingen 104001 dorthin (von 227542 im Jahre 1880 gingen 166570 nach den Vereinigten Staaten). Der größte Konsument britischer Waaren unter allen Nationen, zu denen sich der Export Großbritanniens richtet, sind ebenfalls die Vereinigten Staaten. Der Betrag derselben war im Jahre 1895: 44 Millionen £, während der Export nach Australien insgesammt 19,3 Millionen betrug, nach Britisch-Nordamerika 6,6 Millionen, nach Indien 25 Millionen, nach allen britischen Besitzungen zusammengenommen 76 Millionen £ (nach dem Deutschen Reiche 33 Millionen und nach Frankreich 21 Millionen).

Auf der anderen Seite hat das scheidende Princip, welches einstmals den Keil in die Einheit des Tochterlandes und des Mutterlandes getrieben — der Anspruch auf eine selbständige Wirthschafts- und Handelspolitik, — nicht aufgehört, seine Wirksamkeit geltend zu machen.

*) Vgl. Charles Dilke, „Greater Britain" (1869) und: „Problems of Greater Britain" (1890).

Nicht nur die Vereinigten Staaten, sondern nach ihrem Vorbilde die so viel jüngeren Kolonialländer auf der östlichen Erdhälfte sind längst dahin gekommen, von der Stufe einer bloß Rohstoff erzeugenden Volkswirthschaft sich erheben zu wollen. Sie gehen (die Vereinigten Staaten seit einem Jahrhundert) auf das Ziel los, ein Industrieland zu werden so gut wie die alten Staaten Europas.

Noch versenden die Vereinigten Staaten die große Masse der von ihnen producirten Baumwolle als Rohstoff (1892: 2935 Millionen Pfund), und den größten Theil davon empfängt Großbritannien (1892: 1691 Millionen Pfund; daneben Deutschland 482 Millionen, Frankreich 346 Millionen), aber bereits exportiren die Vereinigten Staaten Baumwollfabrikate, deren Werth im Jahre 1870: 3,8 Millionen Dollars, im Jahre 1892: 13,2 Millionen Dollars betrug*).

Der Export ist in dem halben Jahrhundert von 1844—1892 auf das Zehnfache gestiegen (von 106 Millionen Dollars auf 1030 Millionen Dollars), der Import in derselben Frist auf das Achtfache (von 103 Millionen auf 827 Millionen Dollars). Auf den Kopf der Bevölkerung kam an Werthen des Exports und Imports zusammen

im Jahre 1844: $10^1/_2$ Dollars
" " 1892: 29 "

Die Summe des Tonnengehaltes der Schiffe, welche in den Seehäfen der Vereinigten Staaten eingelaufen sind, ist 1865—1892 von 3,8 Millionen Tons auf 18,2 Millionen Tons gewachsen — darunter besonders derjenigen Schiffe, welche nach Großbritannien gehören, von 1,8 Millionen Tons auf 9,8 Millionen Tons, und der deutschen Schiffe, die von 230 000 Tons auf 1,6 Millionen Tons gestiegen sind —; aber auch die Handelsmarine der Vereinigten Staaten selber ist von 1,6 Millionen Tons auf 3,7 Millionen Tons in diesem Zeitraum gewachsen.

Alles dieses deutet auf eine ruhelose Entwicklung, auf ein Ringen der lebenskräftigen Nationen beider Erdhälften um den Vorrang auf dem Weltmarkte, auf einen Kampf, dessen Bedingungen und dessen Erfolge in jedem Jahrzehnte andere werden, dessen Wandlungen bei der raschen Umgestaltung der Wirthschaftsverhältnisse in der Gegenwart unberechenbar sind. Aber so viel ist gewiß — keine Nation darf darauf verzichten, die nicht auf sich selbst verzichtet.

*) Statistical Abstract of the United States. 1892. Fifteenth Number. Washington 1893.

Zweites Kapitel.

Die Institutionen des Handels.

Literatur. W. Roscher, System der Volkswirthschaft Bd. III. 1881. L. Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts, 3. Aufl., Bd. I. 1891. Richard Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger. 1896. Jacques Savary, Dictionnaire universel de Commerce. 1742. G. Schmoller, Studien über die wirthschaftliche Politik Friedrich's des Großen. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich. 1886, 675—727. W. Lexis, Artikel Handel in Schönberg, Handbuch der politischen Oekonomie, Bd. II, 3. Aufl. 1891. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, herausgegeben von Conrad, Elster, Lexis und Löning. 1890—1895. Hierin, Artikel von W. Stieda, Stapelrecht; R. Marcsch, Handelskammern; M. Biermer, Handelskammern (Supplement I); K. Rathgen, Märkte und Messen; G. Lastig, Wechsel; E. Struck, Börse.

I. Allgemeines über Institutionen des Handels.

§ 51. Indem wir hier, nach einer kurzen historischen Grundlegung über die Entwicklung des Handels aus seinen Keimen zu dem Welthandel der Gegenwart, zur systematischen Erörterung der verschiedenen Theile übergehen, aus denen sich das Ganze des Handels aufbaut, reden wir im vorliegenden Kapitel zunächst von den „Institutionen des Handels".

Was sind diese Institutionen?

Es sind die öffentlichen Veranstaltungen, welche im Dienste des Handels getroffen werden, welche geschichtlich mit dem Handel seit seinen Anfängen verbunden sind.

Hier ist aber nach mehreren Seiten hin zu unterscheiden.

Wir sprechen in einem folgenden Kapitel von der „Organisation" des Handels. Diese Bezeichnung wird von uns in demselben Sinne angewendet, wie man in einem allmälig sich verbreitenden Sprachgebrauch von der Organisation der Volkswirthschaft überhaupt redet. Es sollen daher hier die Unternehmungsformen, die principiellen Fragen von der Sphäre des Handels in privatwirthschaftlicher Gestaltung gegenüber staatlichen oder kommunalen sowie genossenschaftlichen Organisationen erörtert werden. Hiemit scheidet die Betrachtung über die Entwicklung und heutige Beschaffenheit der Handelsgesellschaften aus dem Kapitel der „Institutionen" aus.

Zweitens giebt es eine Reihe von öffentlichen Veranstaltungen, welche dem Handel dienen, aber nicht ihm speciell. Es sind dies die allgemeinen Einrichtungen des Maaß- und Gewichtswesens, des Geld- und Münzwesens, des Bankwesens, Versicherungswesens, des Kassenwesens, überhaupt der gesammten Verkehrsmittel. Von diesen ist entweder bereits im ersten Bande des vorliegenden „Systems" geredet worden, oder es soll in dem vorliegenden Bande davon später in eigenen Abschnitten gesprochen werden.

An dieser Stelle soll nur von jenen speciell dem Handel zugewandten Instituten geredet werden, wie Karawanen, Faktoreien, Märkte, Messen, Stapelrechte, Börsen, Handelskammern.

Ein allgemeines Wort soll allein von jener größten Institution gesagt werden, welche alle anderen, die speciellen und die generellen Institutionen, umfaßt — von dem Staat.

§ 52. Der Mensch, und wenn er nur einige tausend Schritte aus dem sicheren Bereich einer heutigen Gemeinde sein Haus hinausbaut, empfindet alsbald an dem, was ihm jetzt fehlt, und was er selber für sich herzustellen hat, dasjenige, was die Gemeinde ihm gewesen ist, die zugängliche Straße, die Sicherheit seines Gehöftes, die Beleuchtung, die Befestigung des Weges mitsammt dem ganzen Verkehr der nahen Gemeinschaft — alles dies hat er aus eigenen Kräften nun zu ersetzen, was er undankbar als Wohlthat des Ganzen so lange genossen hat. Wer vollends statt der wenigen tausend Schritte sich hinausversetzt in entfernte Erdenräume, aus dem Frieden des gesitteten Staatswesens, in dem er geboren und an die Segnungen der Kultur gleich Naturgaben ein Leben lang gewöhnt ist — der hat aus eigenen Kräften eine Kulturwelt zu ersetzen, die er hinter sich gelassen hat.

Einem solchen Wanderer in die Einsamkeit oder in die Wildniß

gleicht der Blick in die Vergangenheit, der uns verdeutlichen will den Gang der staatlichen Entwicklung aus rohen Anfängen bis zur Gegenwart heran. Je weiter rückwärts, um so mehr sehen wir den einzelnen Menschen oder die einzelnen Gruppen von Menschen auf sich selbst gestellt, um in keimhaften Bildungen dasjenige herzustellen, was der entwickelte Staat im großen Stile leistet. Die Abwendung von Störungen, die Rüstung gegen feindliche Ueberfälle, die Stütze, die in der Gemeinschaft der Interessen liegt, sie sind zunächst nur dadurch möglich, daß jeder ein Stück dieses werdenden Staats in sich selber trägt.

Dieser Zug charakterisirt auch die Institutionen des Handels und alles dasjenige, was der Staat in seiner fortschreitenden Entwicklung für den Handel bedeutet.

Je weiter in die Anfänge zurück, um so konkreter, um so handgreiflicher ist der Staat lebendig in der Selbstthätigkeit der Handelsleute selber. Karawanen zu Lande, analoge Einrichtungen für die Schifffahrt, burgenähnliche Niederlassungen der Kaufleute im fremden Lande — sie tragen den Staat mit sich am eigenen Leibe. Denn es giebt noch keinen Staat, der sonst für sie da wäre, um ihnen das überflüssig zu machen — keinen Staat, der mit der Luft eingeathmet wird —, noch nicht jene große Abstraktion, welche das Handgreifliche in entfernte Reichsgrenzen hinaus verlegt.

Die mittelalterlichen Handelsvölker, die italienischen Städte, die Hanseaten in Deutschland — sie haben für die Zwecke ihres Handels erst diejenigen staatlichen Bedingungen sich zu schaffen, ohne welche derselbe nicht gedeihen kann, und neben anderen Ursachen ist es das Aufkommen der neueren Großstaaten, welcher jene mittelalterlichen Handelsgrößen stürzt.

§ 53. Im heutigen Staate ist es gerade die Höhe seiner Entwicklung — jener abstrakte Charakter, — welche den Widerspruch zwischen der hohen Bedeutung dieses Staatswesens für den Handel und dem allgemeinen Verständniß derselben veranlaßt. Obwohl doch jeder Blick auf die Geschichte der europäischen Staaten der letzten Jahrhunderte, zumal aber auf dasjenige, was Deutschlands Volkswirthschaft und Handel Jahrhunderte lang nicht gewesen sind, und was sie seit einem halben Jahrhundert, seit den letzten Jahrzehnten geworden sind, jenes Verständniß öffnen sollte.

Aber es ist allerdings nicht die Thatsache allein, daß ein solcher Staat vorhanden ist, welche zur Förderung des Handels genügt, es

kommt darauf an, daß mit lebendiger That ein solcher Staat selber gefördert werde, damit er im Stande sei, mit wachsenden Kräften den wachsenden Ansprüchen zu Hülfe zu kommen.

Nirgendwo so deutlich tritt uns diese Aufgabe entgegen als in den Erfolgen und in den ruhelosen Bedürfnissen unseres jungen Deutschen Reiches. Was wir in den Erörterungen über den heutigen Finanzbedarf kennen gelernt (System Bd. II § 46), die Fortschritte der konsumtiven Technik der Wehrhaftigkeit, welche die Fortschritte der produktiven Technik unseres Zeitalters tributär machen, — es gilt von dem Zusammenhange des großen Handels mit den Bedürfnissen der Machtmittel des Reiches ganz besonders. Ja, von den finanziellen Opfern für die Kriegsmarine darf man sagen, sie seien — verschieden von den sonstigen Aufwendungen für die militärische Macht — zum erheblichen Theil ein produktiver Aufwand für Zwecke des Seehandels in derselben Weise wie die Seeassekuranz oder wie die Verbesserung des Baues und der Widerstandsfähigkeit der Kauffahrteischiffe — in derselben Weise, aber in weit größerem Maaßstabe*).

*) Vgl. hiezu die Rede im Reichstage, welche der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes am 18. März 1897 gehalten hat; darin u. a. die folgenden Worte: „Die Frage, ob Deutschland Weltpolitik treiben soll, hängt untrennbar zusammen mit der anderen, ob Deutschland Weltinteressen hat, oder ob es keine hat. Diese Frage ist längst entschieden, und der Bundesrath und der Reichstag sind gar nicht darüber gehört worden. Die deutschen Kaufleute, die Hunderte von Millionen an deutschen Produkten in überseeische Länder geben, die deutschen Rheder, die Tausende von Schiffen ausrüsten, um die Meere aller Länder zu befahren, und die Deutschen, die über das Meer ziehen, um dort eine neue Heimath zu gründen, die haben auf dem großen Schachbrett der Welt die Steine aufgestellt in der Erwartung, daß wir sie schützen und nützen. Sollen wir diese Erwartung täuschen? Ich meine, der Gedanke, daß wir dazu zu arm, zu schwach, zu elend sind, der kann bei einem Deutschen nicht aufkommen; wir würden dann aufhören, das zu sein, was wir dank großer Zeiten geworden sind. Der Kraftüberschuß an Gut und Blut, den eine große aufstrebende Nation abgiebt an fremde Länder, der bildet doch wirthschaftlich und politisch, materiell und ideell ein gar kostbares Kapital. Dieses Kapital zu erhalten, zu pflegen, es nutzbar zu machen für das Mutterland, ist eine unserer ersten Pflichten, und für den Kreis dieser Pflichten nehme ich das Wort „Weltpolitik" in Anspruch; in diesem Sinne wollen und müssen wir Weltpolitik treiben."

II. Karawanen, Convoyen.

§ 54. Die Einrichtung der Karawanen entspricht ebenso wohl der primitiven Beschaffenheit der Wege und der Transportmittel wie der Unsicherheit der Straßen gegen Ueberfälle durch Feinde und Räuber.

Was auf höherer Stufe der Kultur und der Rechtssicherheit im geordneten Staatsleben ein für allemal die Gemeinschaft des Zusammenlebens leistet, das muß hier für den gegebenen Fall die Vereinigung einer Anzahl gleicher Interessen erst herstellen. Zum wechselseitigen Schutze thut sich eine hinreichend große Zahl von Handelsleuten zusammen mit ihren Lastthieren oder, wo diese fehlen, mit ihren Sklaven. Sie rüsten sich gegen feindliche Ueberfälle aus; daher sie öfters Kriegszügen gleichen, die langsam und geschlossen marschiren, weil jeder Zurückbleibende oder Versprengte der Gefahr ausgesetzt ist, niedergestoßen zu werden. Sobald der Lagerplatz erreicht ist, wird sofort eine Verschanzung hergestellt. So sieht es theilweise noch im heutigen Afrika auf gewohnten Handelswegen aus*). So erzählen es uns die Afrikareisenden, wie zumal H. M. Stanley, dessen ganze Wanderung durch den „dunklen Kontinent" die Ausrüstung einer bewaffneten Truppe zur Grundlage hatte.

§ 55. Im Alterthum und ebenso in den Jahrhunderten des Mittelalters wie der neueren Zeit wird der Großhandel zur See vorwiegend von bewaffneten Schiffskarawanen (Conservae, Convoyen, Admiralschaften) betrieben, wegen der alle Meere unsicher machenden Piraterie, nicht allein der Saracenen und Normannen, sondern auch der Handelsstädte, der Könige, kleinen Dynasten, Feudalherren und der davon wenig verschiedenen organisirten Kaperei. Auch zu Lande reist der Kaufmann meist gewaffnet, zum Markt in Gemeinschaft. Ueberall herrscht, trotz kaiserlicher wie päpstlicher Verbote und Staatsverträge, mindestens den Fremden gegenüber, Strandrecht.

Venedig und die übrigen italienischen Republiken machten die weiten Fahrten, sei es nach dem Orient, sei es nach dem Westen und Norden Europas, zum Gegenstande eines regelmäßigen staatlichen Schutzes.

*) Vgl. Ratzel, Völkerkunde II, 64.

Man war überzeugt, daß der einzelne Private den allenthalben drohenden Gefahren nicht trotzen könne, daß der Staat seinen Arm über die Handelsunternehmungen breiten müsse. Venedig ging so weit, eine beträchtliche Privatflotte gar nicht zu dulden. Die Handelsschiffe waren der Hauptsache nach Staatsschiffe. Die Kriegs- und Handelsflotte war ein Ganzes. Ihre Benutzung wurde jährlich an den Meistbietenden verpachtet. Die Richtung der Fahrt, die Dauer des Aufenthaltes, die Landungsorte, die Frachtgröße waren von Staats wegen vorgeschrieben*).

Wo aber das Staatswesen aufgehalten war in seiner Entwicklung, wie im Deutschen Reiche der letzten Jahrhunderte, da dauert die Nöthigung für die Handelsleute zur See, sich selbst zu schützen durch die den Staat vertretenden Institutionen, noch länger fort. In Hamburg ist im Laufe des 17. Jahrhunderts**) fortwährend von seeländischen, englischen, schottischen, französischen, mehrfach auch von brandenburgischen Kapern die Rede. Namentlich der gewinnreiche Verkehr mit Spanien wurde oft durch Kaper geschädigt. Die ganze Küste Nordafrikas lebte von Seeraub; die Barbaresken beschränkten sich aber nicht auf das Mittelmeer, sie fuhren in das Atlantische Meer hinein und machten selbst den Aermelkanal unsicher. So dringend war die Gefahr, von den Piraten in die Sklaverei geschleppt zu werden, daß es allein in Hamburg damals drei Sklavenassekuranzkassen gab.

Daher war für den Schutz der hamburgischen Schiffe gegen Seeräuber schon 1623 auf Anhalten der Kaufmannschaft die Admiralität eingesetzt worden, ungefähr 50 Jahre nachdem der erste und letzte Versuch zur Errichtung einer Reichsadmiralität an der Zerfahrenheit, der Gleichgültigkeit und dem Geldmangel der Reichsstände gescheitert war. Die hamburgische Admiralität hatte für Soldaten, Kanonen und sonstiges Kriegsmaterial zu sorgen, besaß aber zunächst noch keine eigenen Kriegsschiffe, sondern vertheilte Mannschaft und Ausrüstung an die Kauffahrer. Als aber im Jahre 1661 acht hamburgische Portugalfahrer im Werthe von einer halben Million Thaler, obwohl sie mit 70 kleinen Kanonen versehen waren, durch zwei algerische Piratenschiffe genommen wurden, versuchte man zuerst die regelmäßige Betheiligung der Hamburger an den Convoyen der Holländer zu erreichen. Da dies fehlschlug, so beschloß man 1662 den Bau von besonderen Convoyschiffen, die dann nach

*) G. Schanz, Englische Handelspolitik gegen Ende des Mittelalters (1881) I, 124 ff.

**) R. Ehrenberg, Hamburg vor 200 Jahren (aus dem Werke: „Hamburg vor 200 Jahren", Vorträge, gehalten für den Verein für hamburgische Geschichte 1890/91) S. 270 ff.

fünfjährigen Verhandlungen dahin führten, daß zwei Fregatten von je 54 Kanonen erbaut wurden.

Die Hamburger Convoy war ursprünglich bloß für die Fahrt nach Spanien, Portugal und dem Mittelmeer bestimmt; aber bald stellte sich für die Grönlandsfahrer, die Rußlandsfahrer, endlich für die Englandsfahrer das gleiche Bedürfniß heraus. Und so gab es bei der Unzulänglichkeit der zwei Schiffe oftmals Streit unter den Kaufleuten. War eine Convoyfahrt vom Rathe beschlossen, so ließ dieser auf der Börse ein Mandat anschlagen, wodurch einige Monate vor der Abfahrt die Convoy bekannt gemacht wurde.

Bis zum Jahre 1745 bestand die Hamburger Convoy. Um diese Zeit mußten die Hamburger ihre Schiffahrt in das Mittelländische Meer ganz aufgeben, weil die Convoy den Seeräubern nicht gewachsen war, während die anderen Handelsvölker (Holländer, Engländer, Franzosen, Dänen, Schweden) ihren Frieden mit denselben geschlossen hatten.

Holland besaß um dieselbe Zeit, da die Convoy für die Hamburger begründet wurde, eine Kriegsflotte von 91 Schiffen mit 4716 Geschützen und 19149 Matrosen, England im Jahre 1676: 173 Kriegsschiffe mit 6930 Kanonen und 43000 Mann Besatzung.

III. Faktoreien, Konsulate.

§ 56. In ähnlicher Weise, wie wir bei Karawanen und Admiralschaften die stufenweise Entwicklung der Rechtsordnung kennen gelernt haben, welche zuletzt gleich einem unsichtbaren Fluidum sich um die räumliche Fortbewegung des Handels lagert und eine nicht mehr zum Bewußtsein gelangende Voraussetzung des Handelsverkehrs bildet — in ähnlicher Weise ist die Entwicklung des Völkerverkehrs ein Erzeugniß allmäliger Vorbereitungen.

Wir haben früher gesehen, wie die kulturweckende Kraft des Handels auf dem Gegensatze der höher kultivirten Völker beruht, welche durch den Handel den niedriger kultivirten Völkern die eigene Ueberlegenheit der Kultur mittheilen. In solchem Gegensatze, in der damit verbundenen Reibung liegt die größte Bedeutung des Handels. Aber diese Reibung ist auf den früheren Stufen der Gesittigung gleichbedeutend mit beständiger Gefahr für Leben und Gut, ist gleichbedeutend mit lauernden

Leidenschaften von ganzen oder halben Naturmenschen, die jeden Augenblick in Gewaltthat auszubrechen drohen. Auf frühester Stufe ist uns das Gastrecht als eine mögliche Lösung des Problems entgegengetreten, als Antwort auf die Frage, wie die natürliche Feindschaft stammesfremder Menschen für den Zweck des Handelsverkehrs überwunden werden kann. In den thatsächlichen Erscheinungen, die wir vom frühen Mittelalter herab in Europa beobachten, ja die wir in der Gegenwart bei dem Handelsverkehr mit den Völkern des Ostens lebendig vor uns sehen, finden wir handgreiflichere und unzweifelhaftere Einrichtungen, die demselben Zwecke dienen.

Der Kaufmann baut sich im fremden Lande eine Burg des eigenen Rechts und der eigenen Macht, die ihn schützt, in die er sich tagtäglich zurückzieht, die allein ihm die Rechtsordnung im fremden Lande sichert. Es giebt noch kein gemeines Recht in diesem Lande, welches alle ununterschiedlich, Einheimische und Fremde, Angehörige dieses oder jenes Stammes, in seinem Frieden umfaßt. Selbst die Gemeinschaft der Kirche ist für eine Reihe von Jahrhunderten zunächst nur ein ohnmächtiger Versuch, die Wildheit dieser Gegensätze zu besiegen. Wo aber solche Gemeinschaft fehlt, ist vollends die Sicherheit der Fremden gegen die natürliche Uebermacht der Einheimischen auf wohlverwahrte Niederlassungen, verschlossene Stadtviertel, verschanzte Lagerhöfe angewiesen.

Dieses ist das Wesen der Faktoreien.

§ 57. Von den Venetianern wissen wir, wie ihnen in Konstantinopel eine eigene Vorstadt eingeräumt wurde, die von jener Zeit her das Quartier der Europäer dort geblieben ist. Aber in den Städten der ganzen Levante haben die Venetianer und Genuesen Raum zu derartigen Niederlassungen im Gefolge der Kreuzzüge angewiesen erhalten*). Die Venetianer hatten Kraft eines besonderen Privilegs Anrecht auf einen Theil jeder Stadt, selbst wenn sie bei deren Eroberung nicht behülflich gewesen waren. Man gab ihnen ein Stadtviertel, eine Straße, eine Anzahl von Häusern oder ein Bauterrain. Das Ganze einer solchen Faktorei erhielt den Namen ruga oder vicus. Hier war ein Amtshaus, hier waren die gemeinsamen Geschäftsgebäude und die Wohngebäude bei einander. In kleineren Faktoreien war alles gelegentlich in einem einzigen Gebäude beisammen.

*) Heyd, Histoire du Commerce du Levant I, 151 ff.

Die deutschen Hanseaten*) erwarben in England durch den Utrechter Vertrag (1473—1474) außer der Gildhalle, welche sie schon länger eigenthümlich besessen, den Stahlhof in London mit allen Pertinenzen, ebenso den Stahlhof in Boston und auch in Lynn ein Haus beim Wasser zum ewigen Besitz. Die Kaufleute und Seeleute der Hansa sind gänzlich von der Jurisdiktion der englischen Admiralität und der anderen englischen Gerichtshöfe befreit. Falls die Hansen triftige Klagen wegen betrügerischen Wägens oder Tuchmessens vorbringen, soll ihnen ein eigener Wäger und Tuchmesser bestellt werden. Und ähnliche Rechte mehr.

Der Verfall der Hansa, die Eifersucht der Engländer auf die fremden Kaufleute (im Jahre 1517 gab es einen ernsten Aufstand in London, der sich gegen die Fremden richtete), die Handelspolitik der Tudors drehte das Handelsverhältniß der beiden Nationen um.

Die englische Handelscompagnie der „Merchant adventurers" hatte schon seit langer Zeit in Antwerpen ein Haus besessen, im Jahre 1558 war ihnen von der Stadtgemeinde ein prächtiger Hof eingeräumt worden, woneben sie eine eigene Börse und zahlreiche Packhäuser hatten. Im Jahre 1567**) wurden ihnen vom hamburgischen Rathe geeignete Gebäude zur Verfügung gestellt. Hier durften sie ihre Versammlungen abhalten, unter der Bedingung, daß darin nichts zum Nachtheil der Stadt und ihrer Bürger verhandelt würde. Sie sollten ihre Beamten, zumal den Vorstand ihrer Faktorei, selbst zu wählen haben, und diese sollten ihr Amt frei ausüben dürfen. Bei Civilstreitigkeiten unter den Mitgliedern der Compagnie soll deren Vorstand nach eigenem Recht in erster und letzter Instanz entscheiden. Klagt ein Nichtengländer gegen einen Engländer, so hat er die Wahl, beim Vorstande der Compagnie oder beim Rathe sein Recht zu suchen. Dagegen wird den Engländern verboten, irgend welche religiöse Neuerung (gegenüber der lutherischen Kirche) zu versuchen, insbesondere die Lehre Calvin's oder Zwingli's zu verbreiten oder auch nur das Abendmahl auf deren Art zu nehmen.

Gerade diese letztere Faktorei, Hand in Hand mit dem Umschwunge des ganzen Verhältnisses zwischen England und Deutschland in der herkömmlichen Handelspolitik, mit dem Zerfall der deutschen Reichsgewalt und der gelockerten, vom Körper der deutschen Volkswirthschaft losgelösten Stellung Hamburgs — ist eine lehrreiche Erfahrung.

*) Schanz, Englische Handelspolitik I, 178 ff. Lappenberg, Urkundl. Geschichte des Hansischen Stahlhofes in London. 1851.

**) R. Ehrenberg, Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth S. 91 ff.

§ 58. Die Institution des Konsulats hängt in ihrer Entstehung enge mit den Faktoreien zusammen, und was von ihrem einstigen Wesen mit dem Namen in dem heutigen Staatsleben fortbesteht, beleuchtet die Entwicklung eines Jahrtausends.

Nach einem wesentlichen Grundsatze des mittelalterlichen Municipalrechtes *), wie es zunächst in den italienischen Handelsrepubliken seine Ausbildung fand, soll der in der Fremde verweilende Bürger womöglich nur vor heimischem Richter Recht nehmen. Hat jedes einzelne Schiff seinen Schiffsnotar, welcher für urkundliche Feststellung nach heimischem Recht Sorge trägt, so befinden sich auf der im Convoy fahrenden Handelsflotte ein oder mehrere Staatsrichter (consules. capitanei): Reisekonsuln, „consuls sur mer", nebst Notaren, welche die Jurisdiktion auch während des Aufenthaltes in der Fremde üben.

Fand sich eine größere Zahl von Kaufleuten oder sonstigen Angehörigen derselben Stadt dauernd am fremden Platze, insbesondere außerhalb Italiens, zusammen, so schloß sie sich zur korporativen Gemeinschaft ab unter ständigen Konsuln, welche ursprünglich selbst gewählt waren, dann meist durch die Obrigkeit ihrer Heimath bestellt wurden, um Disciplin und Gerichtsbarkeit unter den Genossen zu handhaben. Sie werden auf 1—2 Jahre entsendet; sie haben zur Seite Beisitzer, einen kleinen, wohl auch großen Rath, Notare, Vorsteher des Lagerhauses und sonstige Beamte. Für größere Bezirke besteht nicht selten eine Art von Generalkonsulat (so für die Venetianer in Syrien), welchem die Konsulate oder Vicekonsulate der einzelnen Faktoreien untergeordnet sind. Die Statuten der Faktorei werden in der Heimath erlassen oder doch bestätigt. Erstrebt wird überall die plena jurisdictio oder libera curia, d. h. die uneingeschränkte Disciplinargewalt, die volle Gerichtsbarkeit, in bürgerlichen und kriminellen Sachen, des Konsuls über alle Mitglieder der Faktorei sowie über alle auch nur zeitweise anwesenden Landsleute und die freiwillig sich denselben anschließenden Fremden.

Ein engerer Verband der Kaufleute verschiedener Städte oder überhaupt der Kaufleute verschiedener Nationen im Auslande kommt nur ausnahmsweise vor. In Tyrus bilden zu Ende des 12. Jahrhunderts die vier Städte St. Gilles, Montpellier, Marseille und Barcelona eine provençalische Gesammtgemeinde unter der einheitlichen Oberleitung von 6—7 Konsuln mit gemeinschaftlichem Gerichtshof und einem entsprechenden vicecomes. Provençalen, später auch Italiener, treten in Frank-

*) Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts (1891) 180 ff.

reich, zumal auf den Messen in Paris und in der Champagne, als Einheit auf.

§ 59. Dieser ältere und ursprüngliche Charakter des Konsulats erhält sich in die neuere Zeit hinein, je nach der Beschaffenheit des Landes, mit welchem ein modernes Handelsvolk Verkehr treibt. Bei entsprechend niedriger Stufe des Landes, in dem die Niederlassung und der Verkehr der höher kultivirten Landesgenossen stattfindet, behält bis in die Gegenwart das Konsulat jene vollere Bedeutung, um den Angehörigen des Heimathlandes dasjenige zu ersetzen, was ihnen die Rechtsentwicklung des fremden Volkes noch nicht gewähren kann.

Da, wo die Reife der Rechtsentwicklung eingetreten ist, schrumpft das Konsulat zu denjenigen Funktionen zusammen, welche übrig bleiben, nachdem das Gebiet der Jurisdiktion hinweggenommen ist.

Konsuln in jenem älteren Sinne hat das Deutsche Reich*) heute noch in der Türkei und deren Vasallenstaaten, in China, Siam, Persien, Samoa, Zanzibar, bis vor kurzem in Japan. Im Einzelnen bestehen Verschiedenheiten, welche durch die besonderen Verträge geordnet sind.

Konsuln im modernen Sinne sind alle sonst vom Deutschen Reich und anderen civilisirten Staaten in civilisirten Staaten angestellten Konsuln. Deren Funktionen sind die folgenden:

Berichte über den Gang des Handels**), Rath und Beistand für die im Bezirke sich aufhaltenden Angehörigen des eigenen Staates, Polizeigewalt über die Handelsmarine, gewisse notarielle Akte.

Je nach den Ansprüchen, welche an die Kraft und die Zeit eines Konsuls in dem einzelnen Bezirk erhoben werden, begnügt man sich mit ehrenamtlichen Personen dafür (Wahlkonsuln), oder man ernennt Berufsbeamte, studirte und examinirte Leute (consules missi). Von den einen wie den anderen hängt es ab, ob sie durch die Ausübung ihres Amtes dasselbe über das Niveau dürftiger Routine und subalterner Alltagsgeschäfte erheben. Hier ist namentlich für Kaufleute von hoher Berufsbildung, die zugleich ihren Beruf für das Gemeinwesen begreifen, Gelegenheit gegeben, ihrem Vaterlande von der Fremde aus ansehnliche Dienste zu leisten.

*) Georg Meyer, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts (1883—1885) II § 187 ff.

**) Amtliche Veröffentlichung solcher Konsulatsberichte im „Deutschen Handelsarchiv", in der Sammlung der Jahresberichte der Schweizer Konsulate, in den englischen Blaubüchern u. s. w.

IV. Märkte, Meſſen, Stapelrechte.

§ 60. Von dem Verkehr der marokaniſchen Rifpiraten mit den Spaniern wird erzählt*), daß ſie täglich mit Lebensmitteln zum Verkauf vor die ſpaniſche Feſtung kommen und Markt halten, wo dann die Leute der ſpaniſchen Beſatzung bis zu einer beſtimmten Stunde ihren Bedarf einhandeln; daß alles hier trefflich von ſtatten gehe, beide Theile einander freundſchaftlich behandeln, und daß niemals der Marktfriede gebrochen ſei. Sobald aber der Markt ausgeläutet ſei, nehme alles eine andere Wendung; die Spanier eilen in die Feſtung und ſchließen die Thore hinter ſich zu; die Rifiner packen ihre Waaren zuſammen, nehmen ihr Gewehr zur Hand und paſſen auf, ob irgendwo ein Spanier ſich zeigt, und wer über Wall oder Mauern auch nur ſeinen Kopf hervorſteckt, wird mit einer Kugel begrüßt.

Da haben wir bis in die neueſte Zeit hinein eine Spur der erſten Anfänge des Marktes und des Marktfriedens. Aus gleichen Anfängen iſt der Marktverkehr im älteſten Europa hervorgegangen**). So befand ſich auf dem Delphion mitten im Gebirge zwiſchen Pontus und Adria ein wichtiger Platz des Waarenaustauſches, ſo waren an den Grenzen zweier Stadtgebiete in Griechenland häufig Märkte angelegt. Sie ſtanden unter dem Schutze der beiderſeitigen Stadtgottheiten und waren Freiſtätten des friedlichen Verkehrs von Nachbargemeinden. Ein beſonders lebhafter Handelsverkehr entwickelte ſich an den heiligen Stätten von Olympia, Delos, Delphi, bei denen zu der Unverletzlichkeit des Marktfriedens noch die Heiligkeit des Gottesfriedens hinzukam. Desgleichen hören wir von uralten Handelsmeſſen der italiſchen Völker, deren bedeutendſte am Fuße des Soracte im Haine der Feronia ſtattfand (Liv. I, 30, 5).

In ſolchen Thatſachen anfänglicher Kultur haben wir die ſchon im Früheren beobachtete Erſcheinung auch von dieſer Seite her beſtätigt, daß der räumliche Bezirk, auf welchem ſich die Handelsparteien, überhaupt die Kaufenden und Verkaufenden, regelmäßig begegnen, durch eigenthümliche und langſam ſich entwickelnde Inſtitutionen des Friedens

*) R. Andree, Geographie des Welthandels I, 45.

**) O. Schrader, Linguiſtiſch hiſtoriſche Forſchungen zur Handels- und Waarenkunde. Erſter Theil (1886) S. 85 ff. Vgl. E. Curtius, Attiſche Studien II, in den Abhandlungen der Kgl. Geſ. der Wiſſenſch. zu Göttingen XII, 123 ff.

theilhaftig wird, den erst die Reife der Rechtsordnung im heutigen Staate als unbewußtes Gut gewährt. Der harte Sinn, die leicht entfesselte Leidenschaft von Naturmenschen, die gerade durch den Handel jeden Augenblick in Versuchung geführt werden, bedürfen fester Schutzwehren, damit äußere Bürgschaften für friedlichen Marktverkehr vorhanden seien. Und noch mitten in unseren civilisirten Staaten, da, wo die Bevölkerung etwas roher geartet ist, wo es sich um den Marktverkehr der unteren Schichten handelt, wird leicht jeder Jahrmarkt, jeder Wochenmarkt Anlaß zu Streit und Gewaltthat.

§ 61. Wenn wir den Zeugnissen der Sprache*) nachgehen, so führt das Etymon des deutschen (englischen) Wortes „Markt" auf die Kulturübertragung zurück, welche durch römische Kaufleute über die Alpen nordwärts zu den Deutschen und den anderen Völkern bereits zu Cäsar's Zeiten stattfand. (Cäsar erzählt**), wie die mercatores zu den Sueben kommen, weniger, um diesem bedürfnißlosen Volke etwas zu verkaufen, als um ihnen die Kriegsbeute abzukaufen.)

Das Wort „Markt" ist die deutsche Umformung des lateinischen „mercatus". Im frühen Althochdeutschen erscheint es in einer dem Lateinischen noch nahen Form (mercati).

Ist es der Gottesfriede, der in der Nähe der Heiligthümer auch hier für den Handelsverkehr gesucht wurde, oder knüpfte umgekehrt sich an die religiösen Feste der Verkehr von selber an, es ist gewiß, daß auch die anderen der verwandten Bezeichnungen in Deutschland, England u. s. w. dem Römischen folgen. Das lateinische feriae ist im Englischen, Französischen***) zur Bezeichnung des Jahrmarkts, der Messe, geworden. Erst seit dem frühen 14. Jahrhundert hat das Wort missa, welches dem deutschen „Messe" entspricht, denselben Wandel der Bedeutung zu einer Handelsmesse durchgemacht, aber desto deutlicher zeigt es den Ursprung dieser Messe aus der römischen Kirche, da sie den an einem kirchlichen Feiertag in der Nähe der Kirchen abgehaltenen Markt bedeutet †).

*) Moriz Heyne s. v. Markt, Deutsches Wörterbuch von Jakob Grimm und Wilhelm Grimm Bd. 6. 1885. Vgl. ebenda s. v. Messe.

**) De bell. gall. 4, 2: mercatoribus est aditus magis eo, ut, quae bello ceperint, quibus vendant, habeant, quam quo ullam rem ad se importari desiderent.

***) fair im Englischen, foire im Französischen.

†) Aehnlich „Dult" von indultum, Ablaß.

§ 62. Im Mittelalter ist das Marktrecht ein wesentliches Stück der staatlichen Hoheitsrechte, nur daß gemäß dem Geiste der Zeit dieses Hoheitsrecht, gleich anderen Hoheitsrechten, überwiegend von der fiskalischen Seite angesehen wird und in diesem Sinne an geistliche und weltliche Herren vom Könige verliehen wird. In Deutschland zersplittert daher dieses Recht mit der Zersplitterung der Reichsgewalt; in Frankreich, vollends in England, wird es frühzeitig in die einheitliche Hand des Königthums zusammengefaßt. Dem entspricht die Wandlung der Auffassung aus überwiegend fiskalischen Gesichtspunkten zu einer Verpflichtung für die Ordnung des Handelsverkehrs. Mit dem fiskalischen wie mit dem wirthschaftspolitischen Standpunkte hängt dann diejenige Behandlung des Marktrechts zusammen, welche dasselbe zur Förderung bestimmter Handelswege und Städte im Gegensatze zu anderen wirthschaftlichen Mittelpunkten macht, in dem Maaße, als das Reich in verschiedene souveräne Gebiete zertrennt ist, oder als die Grenzen verschiedener Reiche sich berühren.

Wo es den Anstrengungen der staatlichen Gewalten oder der Kaufleute selber gelingt, einen größeren, womöglich internationalen Handelsverkehr an einen Markt zu fesseln, da wird in den letzten Jahrhunderten der Name „Messe" statt „Markt" im Deutschen gebraucht*).

§ 63. Voran gehen die französischen Messen**) — seit der Merovingerzeit die Messen von Paris und St. Denys, seit dem 12. Jahrhundert ganz besonders die Messen der Champagne, später die von Lyon. Sie werden Mittelpunkte des Waaren- und Geldverkehrs für den ganzen Westen Europas: Frankreich, Italien, Spanien, Savoyen und Schweiz, Flandern und Brabant, England, Deutschland (seit 1213 sind die Nachrichten über den Verkehr der Kölner Kaufleute auf den Champagner Messen sehr zahlreich; seit 1294 finden sich daselbst auch die Lübecker, Konstanzer, Baseler u. s. w.). Die Kaufleute der verschiedenen Nationen sind meist landschaftlich gesondert, mit besonderen Verkaufshallen, auch nicht alle gleichmäßig privilegirt. Hier kursiren auch die Münzen aller Länder — während auf der anderen Seite von hier eine centralisirende Kraft ausgeht in der Richtung einheitlicher Maaße, Gewichte, Münzen.

*) Landschaftlich dient freilich auch heute noch der Name „Messe" (so im südlichen Deutschland) zur Bezeichnung von gewöhnlichen lokalen Jahrmärkten.

**) F. Bourquelot, Etudes sur les foires de Champagne. 2 tomes. Paris 1865. Pigeonneau, Histoire du Commerce de la France I, 211 ff. Vgl. Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts, 224 ff.

Die seit 1085 nachweisbaren Silbermünzen von Provins (= 1 Mark Silber Troyes-Gewicht) sind Zahlungsmittel in ganz Europa. Hier concentriren sich früh die Zahlungen, so daß im 12. Jahrhundert in einem großen Theile Europas die Geldverpflichtungen aller Art auf eine der Champagner Messen angewiesen werden. Auf vier große Meßplätze in der Champagne (Lagny sur Marne, Bar sur Aube, Provins, Troyes) sind sechs jährliche Messen vertheilt; jede derselben dauert über 6 Wochen; so ist die Champagne gleichsam ein ständiger Meßplatz und Zahlungsplatz.

Große Privilegien standen den Meßbesuchern zu: so das freie Geleit des Landesherrn für Person und Habe, nicht allein auf der Messe, sondern auch bei Einhaltung der festgesetzten Straßen für den Weg zur Messe und zurück; Freiheit von allen Repressalien, von Personalhaft oder Arrest wegen älterer Schulden, sogar Deliktsschulden u. dgl. m. Dabei eine ähnliche Centralisation der Rechtspflege wie im Maaß- und Geldwesen: gegen Schulden, welche sich dem Gerichtszwang des Meßgerichts entziehen, ergeht Exekutionsmandat an die heimischen Gerichte, und falls diese trotz dreimaliger Aufforderung die Rechtshülfe nicht leisten, so ergeht gegen die betreffende Stadt oder das Land der große „Meßbann" welcher alle Angehörigen von der Messe ausschließt. Hier also zuerst werden die Interessen des gesammten europäischen Handelsstandes auf den bloßen Titel des Meßbesuches hin durch das gleiche strenge Recht und Gericht des Meßplatzes gewahrt.

Als seit der Mitte des 14. Jahrhunderts durch drückende Fiskalität, wiederholte Vertreibung der „Wucherer", den Verfall der heimischen Tuchindustrie und Umgestaltungen in den internationalen Beziehungen die Champagner Messen verfielen, suchte man das hier geltende Recht festzuhalten. Seit Anfang des 15. Jahrhunderts wurden die Lyoner Messen errichtet. Ihre Blüte fällt in das 16. und 17. Jahrhundert. Jetzt ist Lyon der Hauptbankplatz Frankreichs und Westeuropas überhaupt. Wegen der Bedeutung des Zahlungswesens heißen die Messen auch „payements". An das Zahlungswesen knüpfen sich die „virements" — die Vorläufer der heutigen Clearinghäuser von London, New York u. s. w. Die Rechtsentwicklung dieser Messen schließt sich an die Vorläufer der Champagne an. Erst im Jahre 1790 haben diese Messen aufgehört.

In Deutschland sind (neben Frankfurt a. M. und Frankfurt a. d. O.) die Leipziger Messen die ansehnlichsten. Sie beruhen auf dem Privileg des Kaisers Maximilian (1507), in welchem der Stadt ihre Märkte, Niederlage und Stapel bestätigt werden, verbunden mit dem Versprechen des Schutzes für die Meßbesucher auf allen Straßen des Reiches und des Vorrechtes, daß in einem Umkreise von 15 Meilen

kein Jahrmarkt, Messe oder Niederlage errichtet werden solle. Die Blüthe fällt in das 18. Jahrhundert; der jährliche Umsatz wird auf 5—8 Millionen Thaler geschätzt. Im Jahre 1826 hebt ein amtlicher Bericht hervor, daß Leipzig aufgehört habe, der Centralpunkt des Kontinentalhandels zu sein, da der Handel nicht mehr an Zeit und Ort der Messen gebunden sei, da immer mehr direkte Beziehungen entständen u. s. w.

§ 61. Hand in Hand mit den eben betrachteten Einrichtungen geht das Stapelrecht.

Der lokale oder territoriale Charakter der Handelspolitik früherer Jahrhunderte, die Bemühungen, den Verkehr an das eigene Gebiet zu fesseln, die fiskalische Ausbeutung jedes Hoheitsrechtes führten dazu, daß man den Zwang auferlegte, vermöge dessen jede das Gebiet berührende Waare auf dem eigenen Markte zum Verkaufe ausgeboten werden mußte. Eine Folge aus jenem Triebe zum Monopolisiren, der sich vollends auf niederer Stufe des Handels und so bei den Küstenhändlern in Afrika zeigt*).

Die Städte hatten zu diesem Zwecke Kaufhäuser, in denen die Waaren während der vorschriftsmäßigen Zeit (öfters mehrere Wochen, ja Monate) gelagert werden mußten. Entweder waren alle oder ein Theil der Waaren, die besonders wichtig erscheinenden, dem Stapelzwang unterworfen.

Die Vortheile des Stapelrechtes bestanden darin, daß Kaufleute, Fuhrleute, Schiffer an dem Orte zusammenströmten, daß bei dem Abladen der Waaren eine Menge von Arbeitskräften ihr Brot fand, daß die städtischen Einwohner die fremden Waaren billiger einkaufen konnten und in desto größerer Auswahl, daß der Wiederverkauf und die Weitersendung den Bürgern der stapelberechtigten Stadt allein zustand, in deren eigenen Fahrzeugen u. s. w., daß die Stadt oder der Landesherr aus den Zöllen und Gebühren Einnahmen gewannen. Für die Fremden selber war ein Stapelplatz in dem Grade förderlich, als das Stapelrecht den Bedürfnissen des Verkehrs entgegen kam, als es thatsächlich gelang, einen Ort zum Mittelpunkte eines großen Handels zu machen, als hier Gelegenheit gegeben war, alles zu kaufen und zu verkaufen, als die Straßen, die hierher führten, die nach den Umständen besten waren u. dgl. m.

Es entspricht der Zerrissenheit des deutschen Reichsgebietes, daß

*) Vgl. über die Dualla an der westafrikanischen Küste und deren heutige Handelssitten Ratzel, Völkerkunde II, 341.

hier noch im 18. Jahrhundert Stapelrechte wieder hergestellt, Stapelrecht gegen Stapelrecht ins Feld geführt werden. Es entspricht den eigenthümlichen Verhältnissen des preußischen Staats, daß je nach geographischer Lage und angrenzenden Territorien fremder Herrschaft Stapelrechte theils niedergelegt, theils wieder aufgerichtet werden*). Friedrich der Große hob die Stapelrechte von Stettin, Frankfurt a. d. O., Breslau auf; er belebte neu das Stapelrecht von Magdeburg, nachdem dieses durch die Stapelrechte von Leipzig und Hamburg geschädigt worden war.

Innerhalb des eigenen Staates, desselben volkswirthschaftlichen Körpers nahm man den Städten das Stapelrecht vernünftiger Weise aus der Hand; denn es hatte keinen Sinn, daß etwa Frankfurt a. d. O. durch sein Stapelrecht auf Kosten Stettins oder Breslaus wuchs. Waren aber die Konkurrenten Bestandtheile eines fremden Staatskörpers, handelspolitisch übermächtige Feinde, welche ihrerseits Stapelrechte mit harter Konsequenz anwandten, wie Hamburg und Leipzig, so war kein Grund vorhanden, der eigenen Stadt nicht dieselbe Waffe zu gewähren oder zurückzugeben.

Man sieht, mit dem Zerrinnen dieser rückständigen Gebilde des Mittelalters, mit dem Zerfließen dieser Grenzen, die sich selber längst überlebt hatten, zerfloß auch der Sinn des Stapelrechtes.

§ 65. An die Stelle lokal gebundener, territorial entgegengesetzter, fiskalisch ausgebeuteter Markt-, Meß- und Stapelrechte ist heute das Recht und der Friede der gesammten Volkswirthschaft getreten. Eine mit öffentlichem Zwange gehandhabte Förderung nach der einen Seite, eine eben solche Ausschließung nach der anderen Seite ist in dieser geeinten Volkswirthschaft auf viel größere räumliche Verhältnisse verlegt, dahin, wo die Grenze des einen Reiches aufhört und die Grenze des anderen Reiches beginnt. Dieses ist Gegenstand der internationalen Handelspolitik, von der wir weiterhin zu reden haben werden.

Aber innerhalb derselben Volkswirthschaft sind es nicht mehr rechtliche, sondern ökonomische und technische Faktoren, welche das Markt- und Stapelwesen regeln. Die historische Tradition wirkt freilich fort, sie wirkt, wie alles Historische, als Kette zur Anknüpfung des fortschreitenden Lebens weiter. Sie veranlaßt auch, daß neue Maaßregeln

*) Schmoller in seinem Jahrbuch, 1886, 704 ff.

in den Spuren des Alten ergriffen werden, um das Alte zu behaupten. Die entscheidenden Kräfte aber, welche jetzt bestimmend sind, die Aenderungen und Umwälzungen, die daraus entspringen, sie kommen von der Gestaltung der Verkehrsmittel, der Verbesserung der Land- und Wasserwege im Sinne der neuen technischen Fortschritte; sie kommen von der Handhabung derselben und dem mächtigen Einflusse ihrer Verwaltung über Wohl und Wehe großer räumlicher Bezirke. Eisenbahnen, Eisenbahntarifgestaltung, Hafenbauten, Schiffslinien und öffentliche Subventionen dafür — das sind die Mittel, durch welche die neue Volkswirthschaft ihr Marktwesen entwickelt.

Diese *Märkte im großen Stile* knüpfen an dasjenige an, was die Messen, was die Stapelplätze der alten Zeiten sein wollten, was sie nach dem Maaße ihrer Zeitumstände sein konnten. Thatsächlich rücken diese letzteren hie und da in die Verhältnisse der neuen Volkswirthschaft hinein, sofern die Bedingungen derselben ihrem Fortbestande oder ihrer Fortentwicklung günstig sind.

§ 66. Neben jenen Märkten im Großen giebt es ein *lokales Marktwesen* der neuen Volkswirthschaft. Dasselbe beruht auf der Bedeutung, welche das örtliche Moment auch in den Verhältnissen des neuen großen Ganzen fortbehält. Theilweise dauern mit den alten Bedürfnissen auch die alten Formen fort, theilweise werden neue Formen für die neue Art der lokalen Bedürfnisse gefunden.

Zunächst giebt es auf diesem Gebiete wie sonst Reste der alten Zeit. Wie unsere ganze Geldwirthschaft mit einer Menge naturalwirthschaftlicher Reste durchsetzt ist, so klopft in zahllosen deutschen Städten noch heute das Landvolk an die Thüren der Konsumenten, um ihnen das eigene Produkt: Geflügel, Eier, Gemüse, Obst, Waldbeeren, Pilze u. dgl., dazu wohl mancherlei Erzeugnisse des Hausfleißes, anzubieten. Oder, wo diese Kundschaft nicht genügt, setzen sie sich an bestimmten Wochentagen auf den „*Wochenmarkt*" der Stadt, um hier die Käufer zu erwarten. Oder umgekehrt, sie nehmen regelmäßig ihren Platz auf dem Wochenmarkte ein und suchen nachher, wenn die Marktzeit geschlossen ist, das Uebrigbehaltene in den Häusern anzubringen.

Hier ist immer noch vom Handel keine Rede. Denn Producenten und Konsumenten verkehren unmittelbar miteinander. Allein schon die Gesetzgebungen des Mittelalters über den *Vorkauf*, die wie manches andere Mittelalterliche in die Gegenwart der schweizerischen Volkswirth-

schaft hineinragen*), verfolgen das Aufkaufen solcher Nahrungsmittel durch Zwischenhände und beweisen damit ihr Vorhandensein, während die heutige Ansicht der Volkswirthschaft in diesen Zwischenhänden ein altes Gewerbe sieht, welches durch eine eigenthümliche produktive Thätigkeit ihr Dasein rechtfertigt. Der Handel auf dem Wochenmarkt läßt daher die landwirthschaftlichen Producenten mehr und mehr verschwinden; die fortschreitende Arbeitstheilung hält dieselben in ihrer heimathlichen Thätigkeit zurück, und andere Thätigkeiten entstehen, welche ihre Erzeugnisse an Ort und Stelle ihnen abkaufen. Es treten namentlich Verkehrsmittel dazwischen, welche sie des eigenen Transportes überheben; immer größere Entfernungen werden durch Eisenbahnen u. s. w. und immer leichter überwunden; so gelangen die Erzeugnisse an die Aufkäufer, an ständige Kaufleute.

Diese Größe der Entfernungen und diese Leichtigkeit der Beförderungsmittel emancipirt wiederum von dem Wochenmarkte, d. h. von bestimmten einzelnen Tagen und Stunden. An die Stelle tritt jeder Wochentag und der ganze Tag. An die Stelle der ursprünglicheren, roheren, unbeschützteren, theilweise den sonstigen Straßenverkehr störenden Formen des Wochenmarktes tritt eine planmäßige Veranstaltung in Form von gedeckten Hallen (Markthallen), welche gegen Wind, Sonne, Regen Schutz gewähren, dem ständigen Handel seinen Platz anweisen, die einzelnen Zweige des Handels (Fleisch, Gemüse, Obst, Fische, Butter, Eier, Blumen, Früchte u. s. w.) in gesonderten Theilen der Hallen unterbringen.

Am entschiedensten bricht sich diese Entwicklung in den Großstädten Bahn — so sehr, daß in alten Großstädten, wie Paris, die heutigen „Hallen" an die Einrichtungen des Mittelalters anknüpfen**), wie denn ja überhaupt eine Familienverwandtschaft besteht zwischen diesen Hallen und den Bänken, Lauben u. s. w. des Mittelalters, in denen das Gewerbe der alten Stadt seine Waaren feil hielt, wie in dem heutigen Zürich die neue städtische Einrichtung für den Nahrungsmittelmarkt sich unmittelbar anschließt an die seit einer Reihe von Jahrhunderten an derselben Stelle stehende Metzgerbank („Metzg").

---

*) Vgl. den Aufsatz über „Artikel 31 der schweizerischen Bundesverfassung, betreffend die Freiheit des Handels und der Gewerbe", in der Tübinger Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. Jahrg. 1883, 1884 und meine „Nationalökonomischen Studien" 177 ff. (1886).

**) R. de Massy, Des halles et marchés et du commerce des objets de consommation à Londres et à Paris (Rapport). Paris 1861. 2 vol. Thomas, Des halles et marchés en gros, 3e édition. Paris 1872. Vgl. Eberty, Die Lebensmittelversorgung von Großstädten in Markthallen. 1884.

Wie in Paris selber die heutigen „Centralhallen" an derselben Stelle stehen, an welcher bereits zu Ende des 13. Jahrhunderts die damaligen und auch damals schon so bezeichneten „Hallen" gestanden haben, was aus den Plänen des mittelalterlichen Paris zu entnehmen ist, welche neuere Kenner desselben entworfen haben; und wie die Hallen für Paris damals schon eine Bedeutung besessen haben, welche aus den (von Etienne Boileau aufgezeichneten) Statuten für das Pariser Gewerbe im 13. Jahrhundert deutlich wird*).

Vielleicht geht diese Sitte noch viel weiter zurück und knüpft an dasjenige, was im Morgenlande seit Jahrtausenden und bis zur heutigen Stunde allgemein üblich ist, oder, um es in den Worten eines neuesten Schriftstellers auszudrücken, der das heutige Griechenland und Athen beschreibt: „Die Agora ist ein Gewirr enger und gewundener Gäßchen zwischen Verkaufsständen, in denen unter breiten Schutzdächern in buntem Durcheinander die verschiedenartigsten Gegenstände aufgehäuft sind. Dieser Markt gleicht nach seiner äußeren Anlage dem türkischen Bazar, der übrigens keine Erfindung der Osmanli, sondern dem ganzen Orient von Bagdad bis zu den Bocche di Cattaro und von Homer bis auf den Sultan Abdul-Hamid gemeinsam ist. Es sei denn, daß er um jeden Preis die europäischen Gewohnheiten nachahmen will, so liebt es der Orientale nicht, seine Waare in seinem Hause feilzubieten. Der Laden, der mit der Wohnung zusammenhängt, ist eine Erscheinung, die man in Athen, Smyrna oder Konstantinopel vergebens suchen würde. Das Geschäftslokal, in dem man sein Gewerbe, seinen Handel treibt, ist fast immer verschieden von dem Hause, wo man fern von zudringlichen

*) Vgl. Paris sous Philippe-le-Bel d'après des documents originaux etc. publié pour la première fois par H. Géraud, élève de l'Ecole des Chartes. Paris 1837 (Collection de Documents inédits publiés par ordre du Roi). Im Anhange: Plan de la Ville de Paris sous Philippe-le-Bel, par Albert Lenoir. Ferner zu vergleichen: Réglements sur les Arts et Métiers de Paris, rédigés au XIII^e siècle, et connus sous le nom du Livre des Métiers d'Etienne Boileau, publiés etc. par G. B. Depping. Paris 1837. In diesem letzteren Bande p. XLI, 411. 433. 437. Hier heißt es u. a. (Introduction p. XLIX): „Alle Sonnabende bot die Stadt Paris das Schauspiel einer außerordentlichen Bewegung. Der Kleinhandel hörte in der Mehrzahl der Stadtquartiere auf, um sich in den Hallen zu koncentriren. Denn dort allein durften am Sonnabend viele Gewerbe ihre Waaren verkaufen; sie mußten ihre Läden schließen und sich mit ihren Waaren in die Hallen begeben." Der Hallenszwang, der für den Sonnabend, theilweise auch für den Freitag, bestand, hatte marktpolizeiliche wie namentlich fiskalische Gründe. Ein ähnlicher Zwang bestand für die Messen. Aber manche Gewerbe, so namentlich die Metzger, kauften sich von dem Zwange durch eine dem Könige gezahlte Abgabe los.

Blicken lebt. Der Orientale, sei er nun Grieche oder Türke, verbirgt gern sein Privatleben*).

§ 67. Durch diejenige Seite ihrer Entwicklung, welche in den Großhandel verläuft, reihen sich die neuen Markthallen der Großstädte an ein anderes Stück des historischen Marktwesens — an die Specialmärkte.

Hauptsächliche Beispiele derselben sind die Viehmärkte, Pferdemärkte, Wollmärkte. Diese wenden sich nicht an den täglichen Bedarf der Konsumenten; sie geben vielmehr überwiegend oder ausschließlich den Producenten Gelegenheit, Ergebnisse einer fremden Produktion für ihren eigenen Geschäftsbetrieb zu erwerben. Der Landwirth bringt Schlachtvieh, Zugthiere, Pferde, Wolle zu Markte: auch wenn Nichthändler die Käufer auf dem Markte sind, so sind es doch meistens Geschäftsleute, nicht die Konsumenten, welche Pferde, Wolle u. s. w. kaufen. Das Schlachtvieh vollends kauft regelmäßig der Schlächter, nur ausnahmsweise der Konsument, der etwa ein junges Schwein braucht, um es selber zu mästen und dann zu verzehren.

Mit den Fortschritten der Volkswirthschaft wird der Specialmarkt immer mehr ein Markt der Geschäftsleute, ein Markt der großen Kaufleute unter sich. Er gleicht daher der räumlich und zeitlich auf bestimmte Punkte festgelegten Messe, um dann wiederum in der neuesten Phase der Volkswirthschaft mit den Messen ihr Schicksal zu theilen.

Ein Stück davon bleibt übrig für den großstädtischen Nahrungsmittelverkehr. In gewissen Großstädten entwickelt sich in abgelegenen Stadttheilen ebenso ein ständiger Markt für den Großhandel, wie es im Innern Markthallen für den Kleinhandel in Fleisch u. s. w. giebt. Der große Fischmarkt für London ist seit Alters in Billingsgate (im Ostend an der Themse), der Viehmarkt in Islington u. s. w. Paris wiederum bestimmt in seinen großen Centralhallen fünf Pavillons für den Großhandel allein, hauptsächlich zum Zwecke von Auktionen; fünf andere sind bloß für den Kleinverkauf; in zweien endlich werden Fische und Austern sowohl im Großen wie im Kleinen verkauft. Außerdem giebt es für den Viehhandel den großen Centralmarkt in La Villette (statt der früheren acht Viehmärkte, seit Napoleon III.), dann andere Großhandelsmärkte für Geflügel, Getreide u. s. w. Berlin hat seit 1881 einen

*) Gaston Deschamps, Das heutige Griechenland (deutsche Uebersetzung 1897) S. 35.

städtischen Viehhof, seit 1886 eine mit der Stadtbahn in Verbindung stehende Centralmarkthalle.

§ 68. Die Jahrmärkte sind noch weit mehr als die Wochenmärkte Ueberbleibsel der Vergangenheit. Denn die Wochenmärkte behalten, wie wir gesehen haben, für jene fortdauernden Marktverhältnisse der alten Zeit, die nur sehr langsam der neuen Zeit Platz machen, ihre Bedeutung: wenn nicht in der großen Stadt, so in der Kleinstadt, in der Mittelstadt. Dagegen haben die Jahrmärkte angefangen, unter unseren Augen auch in den kleineren Städten mehr und mehr zu verschwinden, weil nach immer allgemeinerer Ueberzeugung die Voraussetzungen dafür aufgehört haben.

Die Jahrmärkte sind entsprungen aus Anlässen, die selber längst aufgehört haben, fortzubestehen. Theils Rückstände der alten Messen, krüppelhafte Reste von größeren Marktorganisationen der Vergangenheit — wie etwa die bis in die Gegenwart hinein dauernden Messen von Frankfurt a. M. —, theils unzeitgemäß gewordene Erleichterungen des Marktverkehrs, die einstmals die regelmäßige Geschlossenheit des städtischen Marktes durchbrechen sollten. Gegenüber dem Bannrechte der mittelalterlichen Stadt, welches ihren Gewerbsleuten mit Ausschließung der fremden Gewerbsleute den städtischen Markt allein überlieferte, gab das alte Recht gewisse Zeiten im Jahre frei, jedesmal etliche Tage, selbst Wochen, wo es den Fremden erlaubt war, ihre Waaren in der Stadt anzubieten. Also ein temporärer Freihandel zum Vortheil der in der Stadt lebenden Konsumenten und zur Ergänzung oder Kontrolle der sonst geschützten städtischen Producenten (daher sie auch „Freimärkte" hießen).

Mit dem Wegfallen des alten Gewerberechtes, das die Stadt gegen das umgebende Land und gegen die anderen Städte abschloß, ist der eigentliche Grund der Jahrmärkte fortgefallen. Es besteht jetzt beständig ein freier Verkehr zwischen Stadt und Land, zwischen Stadt und Stadt. Es steht nichts im Wege, daß jedes beliebige, von außen kommende Erzeugniß täglich frei in die Stadt hineingeht. Die ständigen Kaufleute und Gewerbsleute der Stadt, dazu das Hausirergewerbe, oder die unmittelbaren Beziehungen der städtischen Konsumenten mit auswärtigen Händlern oder Gewerbsleuten, erleichtert durch die modernen Verkehrsmittel, sorgen hinreichend dafür.

Daneben bleibt bestehen nur die Macht alter Gewohnheiten, die zumal in den unteren Schichten des Volks fortwirken. Mancherlei her-

kömmliche Ergötzungen, Volksfeste, Schauspiele, die mit den Jahrmärkten verbunden sind; übliche Gratifikationen an Gesinde u. dgl., die auf diese Feste oder auf die Einkäufe berechnet sind; die Sitte gewisser auswärtiger Geschäftsleute (Hausindustrie u. dgl.), die um diese Zeit bestimmte Waaren anzubieten pflegen und von den städtischen Käufern erwartet werden; die Sitte des benachbarten Landvolkes, um dieselbe Zeit ihre Einkäufe oder gewisse Einkäufe zu machen — all dergleichen Gründe und noch mancherlei andere kleine Interessen haben dazu beigetragen, dieses alte Institut am Leben zu erhalten, dem die Wissenschaft und die rationelle Praxis längst die Lebensfähigkeit abgesprochen haben. Sie werden Recht insoweit behalten, als auch fernerhin die Jahrmärkte langsam verschwinden werden.

V. Börsen.

§ 69. Eine selbständige Betrachtung haben wir, nach den Erörterungen über Märkte und Messen, dem eigenthümlichen Gebilde der Börsen vorbehalten.

Wie Märkte und Messen in einander verquickt sind, so sind wiederum die Börsen aus demselben Stamme hervorgewachsen*).

Was unterscheidet eine Börse von einem Markt oder einer Messe?

„Markt" und „Messe" in ihrer geschichtlichen Bedeutung (von übertragenen Bedeutungen der neuen Volkswirthschaft abgesehen) setzen den konkreten Verkehr mit den zu verkaufenden Handelsgütern voraus. Auf dem Pferdemarkt müssen die Pferde zur Stelle sein, um beurtheilt werden zu können, bevor man handelseins über sie wird; auf der Pelzmesse gehört die Waare in ihrer mannigfaltigen Qualität als handgreiflich gegenwärtig zu dem Wesen des Meßverkehrs. Die Börse emancipirt sich von dieser Gebundenheit an konkrete Waaren. Ihr Gebiet setzt an der Grenze ein, wo die Gegenwart handgreiflicher Waaren für den Handelsverkehr überflüssig geworden ist, wo eine allgemeine Bezeichnung von typischer Qualität und Quantität ausreicht, um den Gegenstand des Handels zu bestimmen. Es sind — im Sprachgebrauch der

*) Vgl. R. Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger Bd. I (1896) S. 50 ff.

römischen Jurisprudenz — fungible (oder vertretbare) Sachen, welche solchen Charakter haben *).

Eine solche Sache ist aber in vollendetem Maaße nur das Geld (Edelmetall) und die Urkunde, die auf Geld lautet (Werthpapier, Wechsel u. s. w.). Alles andere hat eine Lücke an seiner Fungibilität, sucht aber im Interesse des Börsenverkehrs diese Lücke durch Auskunftsmittel zu ergänzen. Solche sind: die feste Umschreibung der Qualität durch usancemäßige Bedingungen oder — mit geringerer Konsequenz in der Richtung der abstrakten Waare — durch Handel nach Probe.

Ein zweites Moment, welches zu dem Wesen der Börse gehört, ergiebt sich von selber aus dem ersten. Es ist der große Umfang der Objekte des Handelsverkehrs. Denn die Tendenz auf abstrakte Waarenquantitäten hat keinen Sinn außer in der Entfernung des Handelsgutes von dem letzten Zwecke desselben, seinem Verbrauch in tausend kleinen Stücken.

Drittens gehört zur Börse die Ständigkeit, die womöglich tägliche Wiederkehr an einem bestimmten Versammlungsorte der Kaufleute, die daher in derselben Stadt ihren Wohnsitz haben.

Dieses unterscheidet die Börse von einer Messe, die in gewissen Zeiten des Jahres wiederkehrt, um zeitweilig die sonst weit von einander entfernten Kaufleute, Käufer und Verkäufer, zusammenzuführen.

Diese Momente vereinigt bedeuten aber wiederum eine hohe Entwicklung des großen Handels an einem gegebenen Platze, weil nur durch diese Höhe tägliche Beschäftigung für solche kaufmännische Versammlungen gegeben werden kann.

Die Anfänge der Börsen werden daher dort zu suchen sein, wo Märkte und Messen zuerst dahin gelangen, eine umfassende, centralisirende Wirkung über größere Räume auszuüben, welchen eine große Masse von beständig sich bewegenden Handelsobjekten entspricht.

§ 70. Die Anfänge der Börsen liegen in Italien, dann wohl in der zur Ständigkeit sich erhebenden Dauer der Champagner Messen (vgl. § 63) mit ihrem großen Geld- und Zahlungsverkehr. Hier ist ein Börsenverkehr mit Wechselbriefen dasjenige, was die Vorbereitung bildet für das neuere Börsenwesen.

*) Hervorgehoben in meiner Abhandlung über „Zeitgeschäfte und Differenzgeschäfte" in Hildebrand's Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. Jahrg. 1866, Bd. VII, 382.

Das Wort „Börse" ist von umstrittenem Ursprunge. Theils, und dieses üblicher Maaßen, leitet man es von bursa (βύρσα) d. h. Geldbeutel, dann gemeinsame Kasse, gemeinsames Kosthaus, Konvikt (bursarius — Bursch, Student) ab; theils — und dieses wird neuerdings mit Nachdruck geltend gemacht*) — kommt der Name von dem Hause in Brügge, das als Wahrzeichen drei Beutel führte, und das dem Patriciergeschlechte „van der Burse" gehörte. Dieses Haus war im 13. und 14. Jahrhundert ein „hostel", d. h. ein Waarenmagazin und Logirhaus für fremde Kaufleute; darauf wurde es zum Konsularhause der Venetianer gemacht (loggia), und unmittelbar daneben errichteten die Genueser und Florentiner ihre Konsularhäuser. Der Platz herum hieß ebenfalls „de burse". Er diente den Italienern als Ort ihrer täglichen geschäftlichen Versammlungen.

Neben der Bezeichnung „Börse" läuft in anderen Sprachen das Wort „change" und „exchange", welches seinerseits auf den Zusammenhang des Ursprungs der Börsen mit dem Wechselverkehr deutet. In England gilt herkömmlich die Bezeichnung „Royal Exchange", „Stock Exchange"; in Frankreich, neben „Bourse" für die Börse selber, gilt „agent de change" für die Börsenmakler.

Von Brügge aus wurde die Börse nach Antwerpen übertragen (1460) und erhielt ein Gebäude (1531), das heute noch eine Zierde von Antwerpen ist. In Frankreich besaß Lyon wahrscheinlich schon in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts eine Börse („la place du change" oder „le change").

In London beginnen die Bemühungen um Errichtung eines Börsengebäudes 1535, erst 1566—1570 wird die „Royal Exchange" gebaut. Die Hamburger Börse wird 1558 begründet (Lübeck 1605, Bremen 1613).

§ 71. Die Mehrzahl der ursprünglichen Börsen ist wahrscheinlich aus der freien Initiative der Kaufleute selber hervorgegangen — so in Italien, so in den Niederlanden. In Frankreich greift die königliche Gewalt ein, im engen Zusammenhange mit den Bedürfnissen des Staatskredits. In England ist es zunächst auch die so wirksam den Handelsinteressen dienende Staatsgewalt des 16. Jahrhunderts. Dann aber sind es hier wesentlich die freien Kräfte der Kaufleute, welche sich

*) Ehrenberg, Fugger I, 77 ff. und desselben Abhandlung in der Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht Bd. XXX.

selber die äußeren und inneren Bedingungen einer Börse herrichten, und es sind die seit dem Beginne des 19. Jahrhunderts blühenden Einrichtungen Englands, welche diesen Charakter in hervorragendem Grade haben.

Noch in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts gewährt die Londoner Effektenbörse den Eindruck eines verwilderten Zustandes als der Folge jedes Mangels an öffentlicher oder selbstgesetzter Ordnung*). Frühere Barbiere, Bäcker, Schlächter u. s. w. sind Makler und Spekulanten. In einem Gäßchen (Change Alley) geht das Geschäft im Freien vor sich. Seit 1760 fängt ein Komitee der Interessenten an, ein Kaffeehaus zu miethen und ein Eintrittsgeld zu erheben. Das wird von den übrigen beanstandet als Ausschließung von einem öffentlichen Markte. Aber die Sache geht ihren Gang, bis im Jahre 1801 eine Gesellschaft ein eigenes Gebäude für die Stock Exchange errichtet, dessen Kosten durch jährliche Beiträge der Börsenbesucher bestritten werden.

Die heutige Verfassung datirt vom Jahre 1802; es ist ein privater Verein, dessen Ausschuß eine Art von öffentlicher Disciplin ausübt, ohne irgend welche Vollmacht vom Staate empfangen zu haben. Mißbräuche, welche im Beginn der 1870er Jahre bei der Ausgabe von auswärtigen Staatsanleihen vorfielen und die Aufmerksamkeit des Parlaments auf sich lenkten, haben die Frage angeregt, ob nicht ein Eingriff der staatlichen Gesetzgebung und Verwaltung in diesen freien Börsenverein angemessen wäre. Thatsächlich ist aber bisher (trotz einzelner Vorschläge der damals niedergesetzten königlichen Untersuchungskommission, 1877 bis 1878) nichts der Art geschehen**).

Die wesentlichen Grundzüge dieser Börsenverfassung sind die folgenden:

Am 25. März jedes Jahres findet eine Generalversammlung der Eigenthümer des Hauses und der Börsenmitglieder statt, welche einen aus 30 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsausschuß wählt. Dieser Ausschuß kann jedes Mitglied zur Auskunft vorfordern, jedes Mitglied wegen unangemessenen Verhaltens ausstoßen. Derselbe Ausschuß entscheidet auch über Aufnahme neuer Mitglieder (oder Wiederaufnahme alter); doch ist Vorbedingung die Empfehlung und Bürgschaft von drei

*) Mortimer, Every man his own broker. London 1761.

**) Vgl. meine Aufsätze über die auswärtigen Anleihen an der Londoner Börse, Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft Bd. XXXII. XXXIII (1876—77) und „Volkswirthschaftliche Aufsätze" (1882) S. 693 ff. E. Struck, Die Effektenbörse, eine Vergleichung deutscher und englischer Zustände. 1881 (Schmoller's staats- und socialwissenschaftl. Forschungen Bd. III).

Mitgliedern sowie voraufgehender öffentlicher Anschlag in der Börse, damit jedes Mitglied Einspruch zu erheben Gelegenheit erhält.

So ist die große Londoner Börse für den Handel in Werthpapieren fortdauernd eine freie Korporation geblieben. Und ganz ähnlich ist die Verfassung der großen Kornbörsen, die den heutigen Londoner Getreidehandel besorgen (die alte und die neue Corn Exchange, the Baltic), geworden und geblieben*). Aehnlich sind die Börsen in Liverpool, in den Vereinigten Staaten (New York u. s. w.) entstanden und gestaltet.

Da, wo die öffentliche Behörde einmal eingegriffen hat, wie es mit der alten Corn Exchange im vorigen Jahrhundert geschehen ist und zu Anfang dieses Jahrhunderts mit der Coal Exchange — da ist es lediglich geschehen, um die Beschwerden des kleinen Händlers über Erhebung des Mitgliederbeitrages oder Eintrittsgeldes zu beseitigen. Die Stadtverwaltung der City von London kaufte das private Vereinshaus und machte es dadurch zu einem öffentlichen Markt. Im Gegensatze zu diesen Erfolgen eines behaupteten Widerspruches geschlossener Vereinsbörsen zu dem öffentlichen Interesse ist es lehrreich, daß ein gleiches öffentliches Interesse sich nicht hat geltend machen können gegenüber der Stocksbörse oder den neueren Entwicklungen der großen Kornbörsen. Diese sind, was sie waren.

§ 72. Es entspricht dem Wesen des französischen Staates und seiner Bürger, daß eine freie Vereinsbildung für das Börsenwesen hier nicht Platz gegriffen hat, daß vielmehr von der Spitze der Staatsverwaltung her Börsenordnungen verliehen worden sind.

Die Pariser Börsenordnung, die der König im Jahre 1724 erläßt, schreibt die Einrichtung einer Börse vor, deren Eröffnung der Polizeipräsident von Paris zu bestimmen, deren polizeiliche Ueberwachung derselbe in Händen haben soll. Sie schreibt vor, wer die Börse soll besuchen dürfen, und wie die Kontrolle darüber zu führen ist; sie schreibt vor, was Gegenstand des Börsenhandels sein soll; sie verbietet Winkelbörsen und Handel auf der Straße bei schweren Strafen; Seine Majestät verbietet das laute Ausrufen der Preise; über das ordentliche Verhalten wachen königliche Polizisten. Alle kurshabenden Werthpapiere dürfen nur vermittelst der öffentlich bestellten agents de change in vorschriftsmäßiger Weise gehandelt werden, um die simulirten Verkäufe

*) C. J. Fuchs, Der englische Getreidehandel in Vergangenheit und Gegenwart. Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. 1890, Bd. LIV S. 40 ff.

und damit die Distreditirung der Werthpapiere (Staatspapiere) zu verhindern.

An diesem Punkte wie sonst zeigt sich die Konstanz der Verwaltungseinrichtungen in dem französischen Staate. Noch heute ist der Polizeipräfekt die Aufsichtsinstanz für die Pariser Börse. Die Gesetzgebung des ersten Kaiserreiches ruht auf derjenigen des alten Regime. Art. 71 des Code de Commerce erklärt principiell, „eine Handelsbörse ist eine Vereinigung der Kaufleute, Schiffskapitäne, agents de change und Makler unter der Autorität des Staatsoberhauptes"*). Das grundlegende Gesetz vom 28 ventôse, Jahr IX, legt allein in die Hand der Regierung die Vollmacht, Börsen nach ihrem Dafürhalten einzurichten, agents de change und courtiers dafür zu ernennen. In der That hat man damals von diesem Rechte ausgiebigen Gebrauch gemacht, so sehr, daß der größte Theil der obrigkeitlich geschaffenen Börsen wieder einging. Unbeschadet der Rechte des Polizeipräfekten in Paris (des Maire in den Provinzialstädten) hat die Handelskammer für die ökonomische Seite (Unterhalt und Kosten des Gebäudes u. dgl.) Sorge zu tragen. Selbst über die Stunden des Anfanges und Schlusses der Börse haben sich die Interessenten durch Delegirte mit dem Polizeipräfekten zu einigen.

§ 73. Deutschland zeigt ein buntes Gemisch der Börsenordnungen**).

Mehrere derselben haben den Charakter freier Vereine. So namentlich im Königreich Bayern. Hier findet irgend welche Beaufsichtigung der Börsen durch den Staat nicht statt. Die Regierung hat die Befugniß, die Börsen den Handels- und Gewerbekammern zu unterstellen, hat aber bisher keinen Gebrauch davon gemacht. Die Leitung der Börsen zu München und Augsburg liegt vielmehr lediglich in der Hand der lokalen Handelsvereine. Die Vorstandschaft des Münchener Handelsvereins (Bestimmungen für die Münchener Börse, gültig seit 1. Januar 1891) ernennt acht Börsenkommissare, welche für Ruhe und Ordnung sorgen. Zugelassen ist jedes Mitglied des Handelsvereins; über Ausschließung entscheidet die Vorstandschaft. Diese entscheidet auch über Notirung und Zulassung von Werthpapieren.

*) Maurice Block, Dictionnaire de l'Administration française (2. édition 1877). Vgl. Anlageband zu den Materialien der Börsenenquêtekommission: „Die hauptsächlichen Börsen Deutschlands und des Auslandes, ihre Organisationen u. s. w." (Berlin 1892) S. 80 ff.

**) Vgl. den cit. Anlageband der Börsenenquêtekommission S. 5 ff.

Aehnlich ist die Börsenverfassung zu Augsburg. Anders in Preußen.

Die erste Berliner Börsenordnung (1739) knüpft an die bestehende Kaufmannsgilde an und setzt als Vorstand der Börse zwei „Börsenälteste" ein, die von der Gilde in Vorschlag gebracht sind. Die Aufsicht der Staatsregierung ist hienach von Anfang an entscheidend; aber sie bedient sich korporativer Organe aus der staatlich regulirten Gilde der Kaufleute.

Das Einführungsgesetz zum deutschen Handelsgesetzbuch (24. Juni 1861) bestimmt, daß die Errichtung einer Börse, sowie Erlaß oder Ergänzung von Börsenordnungen nur mit Genehmigung des Handelsministers erfolgen können. Die specielle Aufsicht über die Börse hat die Handelskammer des Ortes oder das Vorsteheramt (die Aeltesten) der Kaufmannschaft unter der Oberaufsicht des Handelsministers.

Die weitaus größte der preußischen Börsen, die Berliner Börse (für Effekten und für Produkte), wird von Börsenkommissaren verwaltet, welche durch das Aeltestenkollegium jährlich gewählt werden. Zulassung zur Mitgliedschaft findet unter gewissen (milde gehandhabten) Bedingungen statt; ähnlich die zeitweilige oder gänzliche Ausschließung von der Börse. Unter der Aufsicht der Börsenkommissare findet die tägliche Feststellung der Kurse und Preise statt durch die amtlich vereideten Makler (Kursmakler).

Auf das Einzelne, zumal auf die neuesten Versuche einer Reform durch Gesetz und Verwaltung, kommen wir an seinem Orte weiter unten zurück.

Der voraufgehende kurze Abriß muß genügen, um hier zunächst die eigenthümliche Aufgabe der Börseninstitution als einer besonderen Art von Marktinstitution aus den typischen Erscheinungen der Wirklichkeit zu erläutern.

VI. Wechsel.

§ 74. Der Name des „Wechsels", als eines eigenthümlichen Instituts des Handelsverkehrs, entspricht derselben Vorstellung, aus welcher der handgreifliche Geldwechsel, der Umtausch von Geldmünzen oder Papiergeld, der sogenannte „Handwechsel", seinen Namen entlehnt

hat. In beiden Fällen ist es der Tausch zweier Geldsummen. Bei dem Handwechsel nur der Tausch zweier Arten von Geld; bei dem Wechsel (Handelswechsel, Wechselbrief) der Tausch zweier lokal getrennter Geldsummen*).

Namen und Thatsachen der beiden Arten von Wechsel spielen heute wie vor Zeiten durch einander. Die Namen — im Deutschen wie in den anderen, zumal romanischen Sprachen. Der älteste, der italienische Name, ist Cambio, der schon im älteren Latein vorkommt und mit seinen verschiedenen Abwandlungen für beides gebraucht wird. Aehnlich das französische change (lettre de change), das englische exchange (bill of exchange).

Ebenso spielen die Thatsachen durch einander. Die ältere Erscheinung und auf roherer Stufe der Volkswirthschaft verbreitetere ist der Handwechsel. Die Mannigfaltigkeit der Münzen, die Zerrissenheit der Münzhoheitsrechte geben demselben Nahrung**). Mit den Fortschritten des Münzwesens zur einheitlichen Ordnung und mit der Entwicklung der Volkswirthschaft tritt der Handwechsel zurück vor der anderen Bedeutung, die einer verfeinerten Technik des Zahlungs- und Kreditwesens entspricht. Beiderlei Bedeutungen übertragen sich auf das Bankgewerbe der neuen Zeit, die eine derselben jedenfalls giebt in mehreren Sprachen der „Börse" den Namen (§ 70), die andere giebt wenigstens populären Irrthümern den Untergrund, welche noch heute dazu veranlassen, die Interessen des Handwechsels als entscheidend für die Interessen des Bankgewerbes anzusehen.

§ 75. „Wechselgeschäft im Sinne des mittelalterlichen romanischen Rechts ist die Zuweisung einer Geldsumme an einen von dem Zuweisungsorte verschiedenen Platz." Entscheidend ist, daß zwischen zwei Plätzen eine wirkliche oder nur gedachte (ideelle) Bewegung von Geldsummen stattfinden soll (venditio pecuniae absentis pro pecunia praesenti; solvere de loco in locum). Das Geldzuweisungsgeschäft ohne Ortsver-

*) Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts (1891) S. 403—465. Vgl. Adolf Schaube, Studien zur Geschichte und Natur des ältesten Cambium (Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. 1895, Bd. LXV).

**) de Barthélemy (Revue archéologique, 1865, I, p. 1 ff.) giebt eine Liste von 721 Namen von Orten, an denen unter den Merovingern Münzen geprägt worden sind. Freilich erließ bereits Karl der Große 805 eine Verordnung, daß „nullo alio loco moneta sit nisi in palatio nostro". Indessen hat die Wirklichkeit mehr als ein Jahrtausend gebraucht, dieser Vorschrift zu entsprechen.

schiedenheit ist nicht Wechselgeschäft im Sinne des mittelalterlichen Rechts. Und zwar hängt diese Unterscheidung mit den Wucherverboten der kanonistischen Lehre zusammen. Denn die Ortsverschiedenheit wurde von der Kirche als ein berechtigter Grund des Wechselgeschäftes anerkannt, welcher dem Platzgeschäft fehlte.

Dieses Geschäft hat zu Anfang des 13. Jahrhunderts bereits durch die italienischen Kaufleute sich über das ganze südliche und westliche Europa verbreitet. Es lag vorzugsweise in der Hand der erfahrenen Bankiers, welche die Kenntniß der schwierigen Valutadifferenzen und die ausgebreiteten Geschäftsbeziehungen besaßen. Es diente aber ebenso wohl dem Waarenverkehr wie dem Geldverkehr. Eine für die ganze abendländische Welt besonders wichtige Anwendung des Wechselgeschäfts war die Uebermittlung der *päpstlichen Einkünfte* nach Rom (und Avignon). Die päpstlichen Collectores bedienten sich für diesen Zweck der überall vorhandenen italienischen Bankiers oder ihrer Agenten. Dann gab dazu ebenso häufigen wie wichtigen Anlaß der *Meßverkehr*. An den Meßplatz waren die Summen, welche die Meßkäufer nicht selbst mitbringen wollten, zu dirigiren; von dem Meßplatz war der Erlös verkaufter Waaren (der Betrag sonst empfangener Zahlungen) nach einem anderen Platze, einem anderen Meßplatze oder der Heimath des Verkäufers, zu remittiren. Auf die Meßplätze waren aus den verschiedensten Gründen Zahlungen der verschiedensten Art abgestellt: die Champagner Messen sind europäische Wechseldomicile.

Entstanden scheint das Wechselgeschäft im *überseeischen* Verkehr. Die ältesten bisher bekannten Urkunden davon sowie die typischen formellen Bestandtheile des Wechselbriefes weisen auf das *Seedarlehn* als Vorbild zurück.

Den Deutschen waren im 14. Jahrhundert Distanzgeldgeschäfte durchaus geläufig*); das Rechtsinstitut des Wechsels aber ist erst aus Italien zu ihnen gekommen.

§ 76. Die eigenthümlichen Momente der Wechselstrenge haben sich in Italien von früh her entwickelt — Accept, Bürgschaft, Mehrheit der Wechselexemplare (Prima, Sekunda ꝛc.), notarieller Protest, beschleunigtes Exekutivverfahren. Umgekehrt aber haben, wegen des besonderen Bedürfnisses des Handels nach Anwendung dieser strengen Formen, sich dieselben ausgedehnt auf Funktionen des Wechsels, die

*) *Neumann*, Geschichte des Wechsels im Hansagebiet (1863).

ihm früher (im Mittelalter bedingt durch das kanonische Recht) fremd gewesen sind.

Der Wechsel ist daher nicht mehr an die Bedingung der Ortsverschiedenheit gebunden. Der code de commerce aus dem Anfange des 19. Jahrhunderts betont noch die Nothwendigkeit der Ortsverschiedenheit, wogegen die deutsche Wechselordnung von 1847 als wesentlich die Bezeichnung des Wechsels als Wechsel fordert, aber die Ortsverschiedenheit fallen läßt. Durch die Wechselstrenge ist der heutige Wechsel ein wegen seiner besonderen Sicherheit beliebtes Kreditinstrument, welches durch die bequemen Formen seiner Uebertragung (Indossament, Blankoindossament) auch im inneren Verkehr gelegentlich ein Umlaufsmittel geworden ist — am meisten in solchen Verhältnissen, wo geeignetere Formen von Kreditumlaufsmitteln (Banknoten, Papiergeld) mangelten.

Indessen durch das Wachsthum des internationalen Verkehrs ist die wirthschaftliche Bedeutung des internationalen Wechsels wiederum gewachsen und auf diese Weise durch die neueste Stufe der Entwicklung wieder an die Anfänge im wirthschaftlichen Sinne angeknüpft worden.

VII. Handelskammern.

§ 77. Handelskammern (chambres de commerce) sind ständige Ausschüsse aus dem Kreise der Kaufleute zur Vertretung der Interessen des Handels.

Da ihr Wesen darauf beruht, daß sie dem Staatsganzen als die Wahrung einer besonderen Gruppe von Berufsinteressen gegenüberstehen, so dürfte kaum ihr Ursprung in jenen Bildungen zu suchen sein, welche wir als die Vorläufer so vieler Institutionen der Neuzeit kennen gelernt haben, in dem, was die Italiener des Mittelalters, die Hanseaten u. s. w. geschaffen haben. Denn es lag in der Natur dieser mittelalterlichen Schöpfungen, daß der Staat (die Stadtrepublik) sich mit den Handelsinteressen identificirte, daß also in seinem eigenen Behördenwesen, in seiner Gesetzgebung und Verwaltung, die stete Sorge für die Interessen des Handels obenauf war.

Erst die Entwicklung des größeren Staatswesens, das als solches die verschiedenen Gruppen der wirthschaftlichen Berufsinteressen in sich vereinen und gegen einander im Gleichgewicht halten soll — erst die Staaten des 16. und 17. Jahrhunderts geben den Antrieb dazu, daß

die kaufmännischen Berufsinteressen sich organisiren und eine Vertretung suchen.

Zunächst geschieht dieses in loserer Form. Die Tudors in England machen Kaufleute zu ihren Vertrauensmännern: Thomas Gresham war sein ganzes Leben lang Kaufmann und zugleich eine Art von Minister bei der Königin Elisabeth. Kaufleute schlossen für die Regierung Handelsverträge ab; Kaufleute dienten der Regierung auswärts als Agenten für Erlangung der wichtigsten Nachrichten, daheim bei der Handhabung der Zollverwaltung. Von den „Merchant adventurers" holte sich die Regierung Rath bei erheblichen Maaßregeln im Interesse des Handels, oder sie überließ ihnen gar die Entscheidung.

§ 78. Eigentliche Handelskammern (und so ihr Name) kommen zuerst in Frankreich vor*).

Hier sind sie durch Colbert's Verwaltung vorbereitet, welcher bereits 1664 ein königliches Rundschreiben an die Stadtbehörden von Marseille, Toulon und anderen größeren Handelsstädten veranlaßte, das ihnen die Errichtung eines besonderen „Handelsraths" (conseil particulier de commerce) und eines „Handelshauses" in Paris (maison de commerce) mittheilte; des ersteren, um ein Centralorgan für Berathung aller Handelsinteressen durch die Staatsregierung zu haben — des anderen, um den Abgesandten der Kaufleute Wohnung zu geben und mit Beirath behülflich zu sein**).

Zuvor schon hatte die Stadt Marseille (1650) an die Stelle loserer und unregelmäßiger Berathungen eine dauernde Einrichtung gesetzt, einen Rath, der aus zwölf Personen des Handelsstandes bestehen sollte.

Die Vorbereitungen Colbert's fanden feste Gestalt in dem conseil royal de commerce im Jahre 1700, der seinerseits (seit 1701) die planmäßige Errichtung der Handelskammern in einer Anzahl der französischen Städte, Dünkirchen, Bordeaux, Rouen, Lyon u. s. w., veranlaßte. Denn der conseil royal de commerce sollte zusammengesetzt sein aus sechs Staatsräthen und vierzehn Kaufleuten. Damit diese letzteren aber angemessen instruirt wären, sollten die lokalen Handelskammern sich organisiren und mit den Deputirten sich in Fühlung setzen, auch an deren Wahl theilnehmen.

*) Vgl. Savary, Dictionnaire universel de Commerce s. v. Chambre de Commerce. M. Block, Dictionnaire de l'Administration française.

**) Vgl. Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. Jahrg. 1870, 427 ff.

Die Verfassung einer solchen Handelskammer (so z. B. derjenigen von Lyon) war diese: Sie ist zusammengesetzt aus dem Prévôt der Kaufleute, einem kaufmännischen Schöffen, einem kaufmännischen Exkonsul, einem Tuchhändler, zwei Bankiers oder Seidenhändlern, einem Gewürzhändler, einem Goldwaarenhändler und einem Seidenfabrikanten. Sämmtliche Mitglieder führen den Titel „Direktoren der Handelskammer". Die Kammer hält ihre Sitzungen wöchentlich einmal im Stadthause. Die Generalversammlung für die Wahlen findet jährlich am 15. December statt; hier werden vier neue Direktoren gewählt, so daß jedes Mitglied nur 2 Jahre an seinem Platze bleibt, aber auf 2 Jahre einmal wiedergewählt werden kann. Der Deputirte für den conseil royal de commerce wird von dem Stadtregiment (corps de ville) und der Kammer gemeinsam gewählt. Aus dem gemeinen Pfennig der Stadt werden die Kosten aufgebracht, 13000 Livres jährlich. Davon erhält der Deputirte 8000 Livres Gehalt, der Sekretär der Kammer 2000 Livres; der Rest dient, außer zur Bestreitung der Bureaukosten, zu silbernen Jetons für jeden Direktor am Ende jeder Sitzung und zu goldenen Medaillen für jeden Direktor und Deputirten beim Austritt aus dem Amte.

Im Einzelnen sind diesen Handelskammern wichtige Verwaltungsbefugnisse zugewiesen. So ist ihnen jedes Parere (Gutachten über geltende Handelsbräuche) zur Bestätigung vorzulegen; ohne dieselbe hat es keine rechtliche Autorität.

Zur Zeit der großen Revolution gab es in 13 Städten Frankreichs Handelskammern, welche durch Dekret vom 27. August 1791 aufgehoben wurden, um ein Jahrzehnt später (24. December 1802) wieder eingeführt zu werden. Sie bestehen gegenwärtig auf Grund der Dekrete vom 3. September 1851 und vom 22. Januar 1872. Den centralistischen Charakter, dem sie ihren Ursprung verdanken, haben sie behalten. Jede Handelskammer besteht durch ein Dekret des Präsidenten der Republik. Nur das Ansuchen um Errichtung einer Handelskammer steht allen Staatsbürgern zu. Die Mitglieder der Handelskammer werden aus den Kaufleuten des Bezirkes auf 6 Jahre gewählt, vorbehaltlich der Kontrolle des Staatsministers. Die Handelskammern ernennen jährlich ihren Präsidenten; so oft aber der Präfekt (Unterpräfekt) der Sitzung beiwohnt, hat dieser den Vorsitz.

Die Aufgabe ist eine doppelte. Als officielles Organ der Staatsregierung haben sie Auskunft zu geben, Gutachten zu erstatten u. dgl. über schwebende Fragen des Handels und der Gewerbe, zumal über Aenderungen der Gesetzgebung, des Zolltarifs u. s. w. Als officielle Organe des Handels haben sie dessen Wünsche an die Regierung zu

bringen. Sie haben in ihrem Bezirk die äußeren Veranstaltungen für die Zwecke des Handels (Börsen, Docks) nach ihrer ökonomischen Seite zu verwalten. Die jährlichen Kosten werden durch Zuschläge zur Patentsteuer aufgebracht. Die Jahresrechnung ist dem Minister zur Kontrolle vorzulegen. Daneben gilt u. a. noch heute die Gesetzesbestimmung (vom 31. März 1806), daß ohne Autorisation des Ministers eine Handelskammer kein Gutachten, Bericht oder dergleichen veröffentlichen oder auch nur drucken darf.

§ 79. Die deutschen Handelskammern sind entstanden unter dem Einflusse der französischen Herrschaft zu Anfang des 19. Jahrhunderts. Sie haben sich seitdem mehr und mehr verbreitet (sie beruhen jetzt in Preußen auf dem Gesetze vom 24. Februar 1870)*). Ihre Verfassung ist nicht ebenso straff an die centrale Staatsverwaltung geknüpft wie in Frankreich, gleichwohl verleugnet sie das französische Vorbild nicht.

Die Errichtung einer Handelskammer ist von dem Ministerium abhängig. Das Ministerium bestimmt die Größe der Bezirke, die Zahl der Mitglieder. In Bayern und Württemberg wird auch das Wahlgeschäft durch einen Regierungskommissar geleitet.

In der Wahl ihrer Vorsitzenden und Sekretäre (Syndici) sind die Handelskammern unabhängig. Zur Wahl berechtigt sind die in das Handelsregister Eingetragenen. Die Kosten werden durch Zuschläge zur Gewerbesteuer gedeckt, deren Maxima obrigkeitlich festgelegt sind, wie denn auch über die Rechnungslegung ein Aufsichtsrecht der Regierungen besteht.

Der Geschäftskreis der deutschen Handelskammern ist wesentlich der gleiche wie derjenige der französischen Handelskammern.

Seit dem Jahre 1861 hat sich eine zusammenfassende Organisation aller deutschen Handelskammern und ähnlicher Interessenvertretungen des Handels in dem deutschen Handelstage gebildet, welcher den Beruf entfaltet, die gemeinsamen Angelegenheiten bei größeren Fragen des Wirthschaftslebens wahrzunehmen, um sie gegenüber den Organen der öffentlichen Meinung, namentlich aber gegenüber der Gesetzgebung und Verwaltung des Deutschen Reichs sowie der Einzelstaaten, geltend zu machen.

*) Eingehende Mittheilung über die Gesetzgebungen der verschiedenen deutschen und fremden Staaten findet man im Handwörterbuch der Staatswissenschaften s. v. Handelskammer.

Daneben hat sich neuerdings, verschieden vom Auslande, eine charakteristische und ehrenwerthe Seite der Handelskammern in Deutschland hervorgethan — die immer mehr sich verbreitende Sitte, volkswirthschaftlich geschulte und wissenschaftlich durchgebildete, ja wissenschaftlich produktive Hülfskräfte (ständige Beamte, Sekretäre, Konsulenten, Syndici) einer jeden Handelskammer zuzugesellen. Sind dieselben auch, ihrer Natur nach, nur die ausführenden Organe für die Direktiven der in den Handelskammern maaßgebenden Interessen (oder dessen, was dafür gehalten wird) — so haben sie doch einen achtbaren Beruf zu erfüllen, indem sie durch ihre auf das Staatsganze gerichtete Bildung den Zug dieser Interessen mildernd beeinflussen, daß sie den Zusammenhang der Theile mit der Gesammtheit und daher auch die Widersprüche einseitiger Forderungen zu den Forderungen des Gesammtwohls zu erkennen vermögen.

Es giebt allenthalben verschiedene Auffassungen von der Erfüllung eines Berufs. Auch hier giebt es mehrere: die eine besteht darin, eine geschmeidige Feder zu sein für Leute, welche nicht schreiben können, aber die Gewalt haben; die andere ist die, daß man sich bestrebt, in jenem höheren wissenschaftlichen Geiste seinen Beruf auszufüllen, auf die Gefahr hin, daß man nicht immer Dank dafür erntet.

Drittes Kapitel.

Die Organisation des Handels.

Literatur. Albert Schäffle, Die Anwendbarkeit der verschiedenen Unternehmungsformen (Tübinger Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. Jahrg. 1869). Albert Schäffle, Kapitalismus und Socialismus mit besonderer Rücksicht auf Geschäfts- und Vermögensformen. 1870 (2. Aufl. 1878). G. Cohn, System der Nationalökonomie. Bd. I: Grundlegung (1885) §§ 293—311. Gustav Schmoller, Die geschichtliche Entwicklung der Unternehmung (Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich. 1892, 731 ff.; 1893, 359 ff., 959 ff.). L. Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. 3. Aufl. 1891. Richard Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger. 1896. Max Weber, Zur Geschichte der Handelsgesellschaften im Mittelalter. 1889. P. Laband, Handelsgesellschaften (Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 1892). Wilhelm Endemann, Studien in der romanisch-kanonistischen Wirthschafts- und Rechtslehre bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts. Erster Band 1874. F. Kleinwächter, Die Kartelle. Ein Beitrag zur Frage der Organisation der Volkswirthschaft. 1883. F. Kleinwächter, Art. Unternehmerverbände. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 1894. Derselbe, Erster Supplementband zum Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 1895. A. Schäffle, Die Kartelle, in dessen „Gesammelte Aufsätze" Bd. I. 1885. Aschrott, Die amerikanischen Trusts, Archiv für sociale Gesetzgebung und Statistik (1889). B. Schönlank, Die Kartelle, Archiv für sociale Gesetzgebung und Statistik (1890). J. W. Jenks, Die Trusts in den Vereinigten Staaten von Amerika. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik Bd. LVI (1891). G. Cohn, Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft Bd. XXXIII (1877). G. Cohn, Ein Beitrag zur Geschichte der wirthschaftlichen Kartelle, Archiv für sociale Gesetzgebung und Statistik. 1895. Schriften des Vereins für Socialpolitik Bd. LX (1894): Ueber wirthschaftliche Kartelle in Deutschland und im Auslande. 15 Schilderungen, nebst einer Anzahl Statuten und Beilagen. Bd. LXI (1895): Verhandlungen der am 28. und 29. September 1894 in Wien abgehaltenen Generalversammlung des Vereins für Socialpolitik über die Kartelle u. s. w. Schriften des Vereins für Socialpolitik Bd. XXXVI und XXXVII: Untersuchungen über den Einfluß der distributiven Gewerbe auf die Preise (von R. v. d. Borght, A. Bayerdörffer,

Otto Gerlach, Ludwig Wolf, W. Lexis. 1888. Bd. XXXVIII: Verhandlungen der Generalversammlung des Vereins für Socialpolitik, 29. September 1888. M. Thieß, Die Konsumvereine und die neueste deutsche Wirthschaftspolitik (Archiv für sociale Gesetzgebung und Statistik Bd. X, 49 ff. 1897). V. Mataja, Großmagazine und Kleinhandel. 1891.

1. Allgemeines über die Organisation des Handels.

§ 80. Unser Zeitalter genießt den Reiz und die Gefahr über alle Dinge zu zweifeln, nicht allein im Geiste der Philosophen — was jeder Wissenschaft förderlich ist —, sondern auch im Sinne praktischer Forderungen an die Umgestaltung des Daseins.

Was Lichtenberg einmal als das Kennzeichen des „gewöhnlichen Kopfes" bezeichnet hat, daß er nämlich den „Zustand, in dem sich alles jetzt befindet, für den einzig möglichen hält" — das hat heutzutage wohl aufgehört, das Kennzeichen der gewöhnlichen Köpfe zu sein. Denn so sehr ist die Neigung, die bestehenden Einrichtungen in Frage zu stellen, in unser Leben eingedrungen, daß es keines ungewöhnlichen Kopfes mehr bedarf, um das zu wagen. Auch nehmen daran im praktischen Sinne so verschiedene und so entgegengesetzte Schichten der Gesellschaft theil, öfters gerade diejenigen, welche sich selber als Konservative bezeichnen, daß darin nicht mehr das Kennzeichen einzelner radikaler oder revolutionärer Parteien gesucht werden darf.

Aber wohl ist darin eine vernehmbare Aufforderung an die Wissenschaft zu suchen, und zumal an die unserige, welche von solchen Neigungen am meisten betroffen wird.

Dies bedeutet für das jetzt zu erörternde Thema das Folgende.

§ 81. Unser Sprachgebrauch hat in neuester Zeit mit Vorliebe das Wort „Zwischenhandel" in Umlauf gesetzt, welches mit seiner schillernden Bedeutung das Problem anregt: ob der thatsächlich wirksame Handel in unserer heutigen Volkswirthschaft, ob überhaupt, ob in diesem oder jenem Zweige den Zweck erfüllt, den ihm der Nationalökonom durch die Eigenschaft der Produktivität zuerkennt.

Die Bezeichnung als „Zwischenhandel" entspringt zunächst einer ungeschickten Vermengung mit einem ganz andersartigen Wortsinne, welcher die Zwischenhand eines handeltreibenden Volkes im internationalen Handelsverkehr bedeutet (wenn etwa England als größter Stapelplatz für Rohbaumwolle jährlich 2 Millionen Centner davon wieder ausführt).

Zwischenhandel in dem verbreiteten kritischen Sinne meint etwas ganz Verschiedenes. Nicht der Handel, welcher zwischen zwei Nationen durch eine dritte vermittelt wird, sondern derjenige Handel, welcher sich zwischenschiebt zwischen irgend welche andere wirthschaftliche Interessenten. Diese Interessenten mögen nun sein Producenten und Konsumenten und der Zwischenhandel mag dann überhaupt allen Handel bedeuten, welcher diese beiden Parteien verbindet. Dann ist Zwischenhandel z. B. der Viehhandel, der dem Viehzüchter das Vieh abkauft und es dem Metzger verkauft. Zwischenhandel ist dann auch der Handel dieses Metzgers, der das geschlachtete Vieh an die Konsumenten des Fleisches verkauft.

Es mögen aber Interessenten in einer ganz anderen Gruppe der arbeitstheiligen Produktion sein. Dem großen Handel gegenüber, der durch die heutigen Verkehrsmittel sich unmittelbar an die Konsumenten wenden kann, mag der lokale Kleinhandel als Zwischenhandel erscheinen. Oder der landwirthschaftliche Producent, der Düngemittel, Maschinen, Saatkorn kaufen will, mag den Kaufmann, der zwischen ihn und die Großhändler, Fabrikanten u. s. w. tritt, welche jene Waaren liefern, als Zwischenhändler betrachten.

Wie nun auch diese Fälle durch Kategorien und durch konkrete Beispiele vermehrt werden mögen, die interessirte Hauptfrage in allem ist: leistet der Zwischenhandel den betheiligten anderen Interessenten solche Dienste, daß sie seinem Gewinn entsprechen? Und die eigenthümliche Absicht bei dem Gebrauch dieses Wortes scheint regelmäßig die zu sein, jene Frage zu verneinen. Der Zwischenhandel also würde nach dieser Vorstellung ein Interesse sein, welches sich eindrängt, um einen Platz zu behaupten an der Stelle, wo das Faß des Volkseinkommens ausgeschenkt wird, und welches auf diesen Platz kein Recht hat.

So viel ist gewiß — die Wissenschaft kann sich der Pflicht einer Untersuchung dieser Frage nicht entziehen. Und wenn jenen populären Meinungen das Ergebniß der Untersuchung günstig sein sollte, so könnten allerdings noch mancherlei Einschränkungen aus anderen Gesichtspunkten (socialpolitischen u. dgl.) gemacht werden. Aber es wäre von großer Bedeutung für die Einrichtung unserer Volkswirthschaft.

Fiele aber die Entscheidung — ganz oder überwiegend — zu Gunsten des Bestehenden aus, so würde dadurch die innere Kraft des Bestehenden wesentlich vermehrt werden und die Agitationen der Unzufriedenen würden auf den Ungrund ihrer Behauptungen verwiesen werden.

§ 82. Daß der „Zwischenhandel" gar nichts leistet, wird von den Interessenten, zwischen denen er seinen Platz behaupten möchte, nicht gerade eingewendet. Sie sind nur der Ansicht, daß seine Leistungen nicht im Verhältniß stehen zu dem Gewinne, den er in Anspruch nimmt. Sie trauen sich daher zu, daß sie die gleichen Leistungen auf wohlfeilerem Wege produciren können. Welche Wege stehen hier zur Verfügung?

Zunächst der, selber das zu thun, was der Zwischenhandel leistet. Indessen es sind wohl nur seltene Ausnahmen, wo dieses „Selbstthun" etwas anderes ist als ein flüchtiger Ausdruck für ein Thun, das in unserer arbeitstheiligen Gesellschaft in jedem Falle von anderen gethan werden muß — während der Unterschied gegen das Bisherige nicht darin, sondern in der andersartigen Organisation liegt.

Die Produkte der großen Viehzucht verkaufen, sie bis zu der Küche der einzelnen Haushaltungen verkaufen — das ist unmöglich eine Leistung, die der Landwirth auch selber besorgen kann. Was er versuchen kann, ist, an die Stelle der bestehenden Einrichtungen für das, was für diese Zwecke zu thun ist, andere Einrichtungen zu setzen, durch die dasselbe geleistet wird. Er kann Bedienstete anstellen, die das leisten; er kann, und das wird die übliche Form sein, eine Organisation schaffen, durch die er sich mit gleichartigen Interessenten vereinigt, um auf gemeinsame Rechnung solche Bedienstete, solche Veranstaltungen u. s. w. nebst dem ganzen dazu gehörigen sachlichen Apparat in Thätigkeit zu setzen.

Ebenso wenig kann ein Kornproducent, und wäre er der größte, daran denken, sich der Zwischenhände überhaupt zu entschlagen, welche zwischen seinen Scheuern und dem Brotkonsum seines Vaterlandes vermitteln. Er kann nur an Stelle der jetzt wirksamen Zwischenhände andere Zwischenhände setzen, welche Aufspeicherung, Bearbeitung, Transport, Verkauf des Korns besorgen, welche bei dem Verkaufe alle diejenigen Vortheile für Producenten und Konsumenten wahrnehmen, die vermeintlich durch die gegenwärtigen Zwischenhände geopfert werden. Er kann abermals für die Zufuhr dieses Korns bis zu der letzten Station des Bedarfs, als tägliches Brot jedes einzelnen Haushalts, seine neuen Organisationen versuchen. Aber immer sind es nur andere Formen für das, was — nach wie vor — durch eine Reihe von Zwischenhänden geleistet werden muß.

Was ihm hier vorschwebt, was er thatsächlich ins Werk setzt — es mögen freie Verbände sein, Organisationen der freiwilligen Selbsthülfe und Gemeinnützigkeit — Genossenschaften im engeren Sinne. Oder er mag nicht das ausreichende Vertrauen zu der Leistungsfähigkeit der

freiwilligen Kräfte haben, und er mag daher die staatliche Verwaltung zu Hülfe rufen, staatliche Organisation des Handels fordern: immer kommen seine Bestrebungen darauf hinaus, neue Organisationen an die Stelle der alten zu setzen. Er glaubt, daß die alten Organisationen ihre Schuldigkeit nicht thun, daß die neuen Organisationen Besseres leisten können.

§ 83. Die nähere Untersuchung der Thatsachen, zum Theil erst noch der Experimente, welche uns bevorstehen, wird darüber zu entscheiden haben, inwieweit dieses Mißtrauen gegen das Alte begründet, inwieweit die Erwartungen von dem Neuen berechtigt sind.

Ein eigenthümlicher principieller Konflikt zeigt sich aber schon in dem Standpunkte selber, welcher dieses Bessere sucht. Denn was bedeutet das Bessere?

Es sollen gewisse Funktionen der arbeitstheiligen Volkswirthschaft mit einer neuen Kostenersparung hergestellt werden, deren Folge es ist, gewisse Glieder in dieser Arbeitstheilung bei Seite zu setzen oder zu reduciren, sei es an Zahl der Individuen, sei es an Antheil beim Gesammteinkommen. Man muß sich klar darüber sein, daß dieser Standpunkt allerdings ein großes Recht für sich in Anspruch nehmen kann. Es ist der Standpunkt der wirthschaftlichen Konsequenz und des rücksichtslosen technischen Fortschritts. Es ist der Standpunkt, welcher die Großindustrie auf den Trümmern des kleinen Gewerbes ihre siegreichen Banner entfalten läßt; es ist der Standpunkt, welcher zuletzt — im Sinne der ersten Schulen unserer Wissenschaft — die Höhe des Reinertrages über die Zahl der daran Antheil nehmenden Menschen entscheiden läßt.

Und in seltsamem Kontraste zu diesem Standpunkte steht die Strömung unserer Tage (wenigstens in deutschen Landen), welche sich äußerlich nahe damit berührt, ohne zu ahnen, wie groß ihr innerer Gegensatz ist. Diese Strömung ist nämlich, von jenem Standpunkte aus angesehen, durch und durch reaktionär*). Ihr selber kommt dieser Widerspruch nicht zum Bewußtsein, weil es ihr nicht um wissenschaftliche Folgerichtigkeit, sondern um praktische Interessen zu thun ist, weil sie die Vortheile des Neuen und die Vortheile des Alten zusammen genießen will, weil sie den Großherzog und die Republik zugleich haben will. Neue Absatzgenossenschaften, neue Einkaufsgenossenschaften, neue Konsum-

*) Vgl. W. Sombart, Archiv für sociale Gesetzgebung und Statistik Bd. X. 1897.

vereine, neue Kornmagazine, neue Organisationen für Producenten und Konsumenten, aber Schutzmaaßregeln zur Aufrechterhaltung der alten Kornpreise gegen die neuen Konsequenzen des neuen Weltmarktes und der neuen Verkehrsmittel! Praktisch kein Widerspruch — denn das Neue und das Alte reicht sich die Hand in dem praktischen Zwecke, Vortheile für die eigene Gruppe der Gesellschaft zu erobern oder festzuhalten.

Am naivsten stellt sich der Selbstwiderspruch in den kleinen Verhältnissen dar, in den tausend deutschen Kleinstädten und Mittelstädten, im Handwerkerstande, im kleinen Kaufmannsstande, wo man immer zugleich die Vortheile der neuen Volkswirthschaft als selbstverständliche Früchte einheimst, aber gegen die Früchte derselben neuen Volkswirthschaft, die anderen zufallen, die reaktionären Prätensionen ins Feld führt.

Diese kurzen Vorbemerkungen sollen dazu dienen, das Problem des gegenwärtigen Kapitels zu beleuchten. Es ist nicht dessen Aufgabe, die letzten socialpolitischen Gesichtspunkte ins Auge zu fassen. Es soll hier nur ein Ueberblick über die geschichtlichen und die lebendigen Erscheinungen gegeben werden. Es soll an deren Entwicklung, an ihrer Gegenüberstellung das relative und darum beschränkte Recht jeder derselben gezeigt werden. Es soll gezeigt werden, daß die Schranken dieses Rechts auf den Schranken der Leistungsfähigkeit jeder möglichen Organisation (und vielleicht gerade der neuesten, die wegen ihrer Neuheit mit überspannten Hoffnungen begrüßt wird), daß sie im letzten Grunde auf den Schranken menschlicher Fähigkeiten und Fortschritte beruhen, die im Eifer der Tagespolitik immer wieder überschätzt werden.

II. Die älteren Handelsgesellschaften.

§ 84. Auch der moderne Gegensatz des Individualismus zu solchen Organisationsformen, welche die Leistungskraft des Einzelnen einer größeren Gemeinschaft unterwerfen, geht nicht von der Thatsache des vereinzelten Individuums aus. Es ist die Familie als individuelle Einheit neben der großen Zahl gleichartiger Einheiten, deren Interessen den Hintergrund bilden für das Wirken der Individualität, welche in den Verkehr der Gegenwart eingreift.

Die Einheit der Familie ist es in weit höherem Grade auf jener früheren Stufe der wirthschaftlichen Entwicklung, welche man als die hauswirthschaftliche bezeichnet im Unterschiede von der verkehrs-

wirthschaftlichen oder geldwirthschaftlichen Stufe. Die Familie bildet auf jener früheren Stufe den ganzen Umkreis, in dem die Thätigkeit für Beschaffung des wirthschaftlichen Bedarfs sich erschöpft. Die Enge dieses Umkreises ist erweitert (gegenüber unseren heutigen Begriffen) gemäß dem patriarchalischen Charakter der älteren Familie und den Anhängseln von unfreien Gehülfen der Arbeit, welche der Römer vorzugsweise als Familie bezeichnet.

Es ist dieser selbe *Familiencharakter*, welcher sich wirksam erweist auch in den *Unternehmungen*, durch welche die Schranken des hauswirthschaftlichen Umkreises durchbrochen werden. Die *Handelsgesellschaften* des Mittelalters entspringen dem Zusammenhange der *Familie*.

Es handelt sich ursprünglich nicht um gewillkürte Vereinigungen von Personen, die zusammentreten und Verträge schließen, die durch den Tod eines Theilhabers immer wieder aufgelöst werden, sondern um Modifikationen der patriarchalischen Familie, um Personen, die sich vertragen, für einander zu arbeiten, sich als gleich trotz mancher Ungleichheit zu behandeln fähig sind, weil sie Brüder, Verwandte, Tischgenossen sind, die sich durch den Nachwuchs der Söhne und Neffen immer von selbst ergänzen und so im Wechsel der Generationen sich behaupten.

Die Verfassung*) der *offenen Handelsgesellschaft*, wie sie gegen 1400 in den Statuten der meisten italienischen Städte fixirt ist, beruht auf folgenden Zügen:

Das auf gemeinsame Rechnung betriebene Geschäft umfaßt die männlichen Glieder der Familie, die Brüder, nicht mehr die Schwestern; auch von den Brüdern nur die, welche nicht gegen die Gemeinschaft protestirt haben. Dem älteren Recht des Einzelnen, auf Kosten der Gesellschaft so viel verbrauchen zu dürfen, als er will, tritt in Pisa zuerst ein Widerspruchsrecht der Genossen entgegen für den Fall, daß der Einzelne zu viel entnimmt. Allmälig folgt hierauf die Trennung des Haushalts vom Geschäftsbetriebe. In den Rechnungen der Florentiner Gesellschaft Peruzzi stehen 1308 unter den Geschäftsausgaben noch alle Haushaltungskosten und Taschengelder der socii; dann scheidet 1313 Bekleidung und Taschengeld aus; bei der Gesellschaft der Alberti wird 1334 beschlossen, daß von nun an der Gesellschafter die Bedürfnisse für seine Familie allein trage, daß aber der Tisch noch gemeinsam sei.

Diese Scheidung trieb wiederum dazu, nach außen hin festzustellen,

*) Vgl. Schmoller in seinem Jahrbuch. 1893, 377 ff. Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts, 271 ff.

wer von der Familie und den Mitarbeitenden noch haftender Genosse sei: es wird die Haftung des Hausſohnes und Handlungsgehülfen beschränkt oder aufgehoben. Die geordnete Buchführung gestattet, Societätsvermögen und Sondervermögen jedes Genossen zu trennen. Man rechnet von Zeit zu Zeit ab, in der Regel alle zwei Jahre. Es entsteht der Begriff eines gesonderten Gesellschaftsvermögens.

§ 85. Die commenda*). Grundlage der heutigen Kommanditgesellschaft und stillen Gesellschaft, erscheint ebenfalls bereits im frühen Mittelalter.

Das Wort „commendare" = anvertrauen kommt als Ausdruck der Geschäftssprache im Alterthum vor, dann im Mittelalter für jedes Anvertrauen von Habe oder Person, in den mannigfaltigsten Treu-, Schutz- und Leihverhältnissen des privaten, öffentlichen und kirchlichen Lebens. In besonderer Anwendung auf den Handel findet sich das Wort und seine Ableitungen seit dem 10. Jahrhundert. Hier setzt das Geschäft meist einen in der Heimath verbleibenden Kapitalisten voraus, welcher Waaren, Geld, Schiff hingiebt (commendator) und einen (tractator) Unternehmer, der nicht selten zugleich Frachtführer ist, welcher mit dem anvertrauten Kapital überseeische, später auch binnenländische Geschäfte machen will.

In alter Zeit (commenda mit nur „einseitiger Kapitalbetheiligung") ist der thätige tractator meist mittellos, er leistet nur die kaufmännische Arbeit; in späterer Zeit wird daraus immer mehr auch eine Kapitalbetheiligung des tractator (commenda mit „zweiseitiger Kapitalbetheiligung"). Erst allmälig scheidet sich aus dem Begriff der „commenda" das Geschäftsverhältniß aus, bei dem der tractator thatsächlich nur Mandatar oder Bediensteter des Kapitalisten ist (Kommissionär u. s. w.), was ursprünglich noch durch einander liegt. Nach der Ausscheidung nennt man im Gegensatz zur commenda solch Verhältniß (in Genua) implicita.

Das Kapital wird hingegeben für eine genau bestimmte Spekulation (Waaren zum Verkauf, Geld zum Einkauf), oder für eine unbestimmte Reihe von Geschäften auf bestimmte Zeit, oder auch auf unbestimmte Zeit, mit oder ohne genaue Anweisung, auch wohl nach freiem Ermessen des tractator oder dritter Personen. Regelmäßig bleibt Geschäftsherr des Unternehmens der das ganze Kapital oder den größeren

*) Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts, 254 ff.

Theil desselben einlegende commendator (socius stans): er ertheilt dem tractator die verbindende Instruktion, er empfängt dessen genau geordnete Rechnungslegung, er ist durch strenges Recht am Societätsgut, überhaupt an Habe und Person des tractator gesichert. Früh findet sich jedoch (in Pisa) die leitende Stellung (capitaneus) umgekehrt beim tractator.

Auch beschränken sich diese Geschäftsbeziehungen nicht auf das einzelne Vertragsverhältniß zwischen zwei Personen. Der tractator empfängt Kommenden von verschiedenen Kapitalisten und steht zu jedem in gesondertem Rechtsverhältniß; er ist zugleich Eigenhändler für alleinige Rechnung u. dgl. m.

Neben dem Seedarlehen ist in Venedig, Pisa, Genua, Marseille die commenda die nationale Form des Seehandels, dann des Binnenhandels, auch für den ständigen lokalen Betrieb desselben. Im Bankgeschäft konkurrirt sie als Hauptform der Kapitalanlage mit dem depositum irregulare, als Ersatzmittel des gesetzlich verpönten Zinsgeschäfts. Sie ist denjenigen Kapitalbesitzern, welche Handel auf eigenen Namen nicht treiben wollen, wie Aristokraten und Geistlichen, eine erwünschte Form der Theilnahme am Geschäftsbetrieb.

Mehr und mehr entwickelt sich gegen das Ende des Mittelalters, im italienischen Geschäftsleben, der tractator der Gesellschaft mit einseitiger Kapitalbetheiligung, der oft nur gewinnbetheiligter Agent oder Kommissionär des Kapitalisten gewesen ist, in der Gesellschaft mit beiderseitiger Kapitalbetheiligung, zumal in der Bankkommenda, zu einer dominirenden Stellung. Er steht einer großen Anzahl von isolirten Kapitaleinlegern gegenüber. Zugleich aber bildet sich, im Interesse der Kapitaleinleger einerseits, der Geschäftsgläubiger andererseits, die schon früh begonnene Trennung des Gesellschaftsfonds von dem Sondergut der Betheiligten schärfer durch; es tritt, um die Rückziehung der Einlagen zu erschweren, nicht selten die Registrirungspflicht hinzu, ja es wird sogar eine Gesellschaftsfirma angenommen.

Seit dem 15. Jahrhundert ist es Florenz und seine Gesetzgebung, wesentlich aber erst die französische Gesetzgebung des 17. Jahrhunderts, welche diese straffere Rechtsentwicklung vollzieht und ihr den Namen der „accommandita“ beilegt.

Eine eigenthümliche Abart der commenda bildet die sogenannte colonna, die vornehmlich in Amalfi und seinem Seerecht, dann auch in Genua und sonst, übrigens bis zur Gegenwart, vorkommt. Sie ist eine Rechtsgenossenschaft sämmtlicher Interessenten einer Seereise (Rheder, Schiffer, Schiffsmannschaft, Ladungsbetheiligte) auf Gewinn

und Verlust nach bestimmten Antheilen, unter ausschließlicher Leitung des Schiffers.

§ 86. Durch die eben geschilderte Rechtsform der Handelsgesellschaft war mehreres erreicht worden.

Erstens wurde für den Zweck eines kaufmännischen Unternehmens die Arbeitskraft von der Bedingung gleichzeitigen Besitzes der zu dem Unternehmen gehörigen Kapitalkraft losgelöst. Die persönliche Tüchtigkeit, das Talent zur Geschäftsleitung, die für den Handelsberuf erforderlichen Voraussetzungen des Lebensalters, des Geschlechts, der Gesundheit konnten vermittelst einer solchen Gesellschaftsform ebenso sehr das Kapitaleigenthum entbehren, wie umgekehrt die Kapitalisten jene persönlichen Eigenschaften entbehren konnten; durch Vergesellschaftung vermochten sie vereint ein Handelsunternehmen zu Stande zu bringen. Der zunehmende Kapitalreichthum, die sich ausbreitende Gelegenheit zu fruchtbarer Anwendung des Kapitals in lockenden Unternehmungen, die wachsende Theilnahme der verschiedenen Gruppen innerhalb der besitzenden Klassen an solchen Unternehmungen — alles das begünstigte die Entwicklung einer solchen Gesellschaftsform.

Zweitens ist es die Größe der Unternehmungen, ihr wachsender Umfang und ihr daraus folgender steigender Kapitalbedarf, welcher sich darauf angewiesen sieht, Hülfskräfte aus den Händen vieler Kapitalbesitzer zu suchen, eine koncentrirte Kapitalmasse anzusammeln durch Betheiligung vieler Kapitalisten an den Einlagen in das Gesellschaftskapital.

Drittens giebt die Mannigfaltigkeit derartiger Gesellschaften jedem einzelnen Kapitalbesitzer Gelegenheit, sich in dem einzelnen Unternehmen nur mit einem bescheidenen Stück seines für solche Zwecke bestimmten Kapitals zu engagiren, um die Gefahr der Theilnahme durch Betheiligung an einer Anzahl verschiedener Unternehmungen zu beschränken. Ein Grundsatz wirthschaftlicher Vorsicht, den bereits Cato kannte, als er seinem Sohne rieth, lieber in fünfzig Schiffen sein Geld anzulegen als in einem einzigen.

Die reife Frucht dieser Entwicklung ist die Aktiengesellschaft (société anonyme, joint stock company). Sie zieht die Konsequenz, welche in der commenda des Mittelalters nur keimartig sich entwickelt hat. Sie scheidet planmäßig folgende Elemente: die leitende persönliche Kraft in der Unternehmung; die Sammlung einer Masse von Kapitaltheilen, welche als solche die Schranke der Haftung ihrer Eigenthümer

für die Gesellschaft bilden; die Aufsichtsstellung der Kapitalbesitzer zu den leitenden Persönlichkeiten.

§ 87. Die geschichtliche Vorbereitung dieser Gesellschaftsform ist von so lange her und durch so mannigfaltige Bedürfnisse, die in gleicher Richtung sich bewegten, bewerkstelligt worden, daß ein klarer Einblick in die Anfänge der Aktiengesellschaft bisher mangelt.

Auf die hauptsächlichen Thatsachen in der Kette dieser Vorbereitung soll hier hingewiesen werden *).

Es ist öfters bemerkt worden, daß — um es mit den Worten von Karl Knies (Geld und Kredit II, 2, 199) auszudrücken — die große Menge der Aktieninhaber ihre rechtliche Inhaberschaft als Verhältniß eines Darlehens an die Aktienunternehmung behandelt, eine Stellung, die sie bald einnehmen, bald verlassen, gerade wie die Stellungen, in denen sie auch rechtlich Gläubiger sind.

Diese Schilderung der modernen Thatsachen schlägt die Brücke zu den Erscheinungen des Mittelalters, da die Antheilhaber eines ähnlichen Vereins in der That auch rechtliche Gläubiger waren. Es sind die montes in Italien (vgl. Syst. Bd. II, §§ 472, 473).

Frühe schon haben die italienischen Stadtrepubliken für Kriegsbedarf und andere öffentliche Zwecke Anleihen aufgenommen, an denen sich eine große Zahl von Darlehensgebern aus der Bürgerschaft, gelegentlich auch Fremde, betheiligen.

Ein also zusammengebrachter Fonds wurde, gleich anderen Kapitalsvereinigungen, mons genannt (monte, massa). Er wurde in ein Staatsschuldenbuch (cartulario) mit den Namen der Staatsgläubiger eingetragen und zerfiel, im Interesse rechnerischer Uebersicht, in eine Anzahl gleicher Abschnitte (loca, luoghi, partes), welche frei veräußerlich und vererblich waren.

Es lag in dem Wesen jenes anfänglichen Staatsschuldenwesens begründet, daß zur Sicherstellung der Rückzahlung und der Verzinsung des dargeliehenen Kapitals gewisse Staatseinkünfte angewiesen waren

*) W. Endemann, Studien in der romanisch-kanonistischen Wirthschafts- und Rechtslehre (1874) I, 353 ff. Heinrich Fick, Ueber Begriff und Geschichte der Aktiengesellschaften, Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht Bd. V, 1 ff. Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts, 290 ff. Schmoller, Entwicklung der Unternehmung, Jahrbuch 1893, 959 ff. R. Ehrenberg, Zeitalter der Fugger Bd. II, 325 ff. K. Lehmann, Die geschichtliche Entwicklung des Aktienrechts bis zum Code de Commerce. 1895.

und der Verein der Staatsgläubiger zugleich eine Steuerpächtergesellschaft war. Hieran mochten sich andere Verleihungen des schuldenden Staates knüpfen, wie Handelsmonopole, Bankprivilegien u. dgl. Es lag nahe, daß in Form des Anleihefonds ein Kapital zusammengebracht wurde, um gewisse vom Staate zu gewährende nutzbare Rechte, wie die eben genannten, auszubeuten.

§ 88. Solche Kapitalgesellschaften (societates comperarum) der Staatsgläubiger, ausgerüstet zum Betriebe staatlich verliehener Verwaltungszweige, hat es in Venedig, Genua, Florenz, Bologna seit dem 12. Jahrhundert gegeben. In Genua geschieht es dann, daß eine dauernde Organisation dieser Art zu Stande kommt, welche mehr als zwei Jahrhunderte Bestand gehabt hat. Es ist die maona (gleich monte oder massa) von Chios und Phokäa, welche den Charakter einer Kolonialaktiengesellschaft aufweist.

Laut Beschluß der genuesischen Volksversammlung rüstete im Jahre 1346 Simon Vignosi mit 28 anderen Privatleuten, unter Theilhaberschaft vieler Bürger, auf eigene Kosten 29 Galeeren aus, mit welchen später Chios, Altphokäa und Neuphokäa erobert wurden. Der Staat Genua empfing eine Summe von 201300 Lire, die nach dem Muster der genuesischen Staatsschuld in 2013 Loca zu 100 Lire eingetheilt waren. Dafür empfing die Gesellschaft (maona) im Jahre 1347 vom Staate das Nutzeigenthum von Chios und Phokäa, besonders auch das Monopol des Mastixhandels von Chios und des Alaunhandels von Phokäa. Die Rückzahlung der Kapitalschuld durch Rückkauf der Loca sollte innerhalb 20 Jahren erfolgen. Nach Ablauf dieser Frist waren noch drei Viertel der Schuld ungetilgt; die Tilgung geschah in der Form eines neuen Anlehens bei der Gläubigergesellschaft, wofür abermals auf 20 Jahre das Nutzeigenthum verliehen wurde. Und bei diesem Rechtszustande verblieb es bis zur türkischen Eroberung (1566). Durch Vererbung und Verkauf traten immer neue Betheiligte in die Gesellschaft ein, so daß man schließlich 600 Aktionäre zählte. Die Aktionäre wählten oder bestimmten durch das Loos ihre Beamten; über diesen stand der große Rath der Aktionäre und der kleine Rath, ein Ausschuß derselben in einer Zahl von 40.

Die höchste Entwicklung erreicht das Aktiensystem von Genua in der St. Georgsbank (il monte oder la società delle compere e de' banchi di S. Giorgio), gegründet 1406, aufgehoben erst nach dem Untergange der genuesischen Republik (1816).

Seit der Mitte des 13. Jahrhunderts finden Konsolidationen der zahlreichen Staatsdarlehen statt, welche diese Gesellschaft dem Staate Genua gemacht hat. Daraus erwuchs 1407 eine konsolidirte Staatsschuld von 47 670 000 Lire (476 706 Loca in der für Genua feststehenden Höhe von 100 Lire), verzinslich zu 8 Procent oder nach Abzug der Verwaltungskosten und der Tilgungsquote zu 7 Procent. An Stelle des Zinses trat 1418 die wechselnde Dividende (provento) aus dem Reinertrage der zahlreichen verkauften Abgaben, der sonstigen Einnahmen, zumal des umfangreichen Bankgeschäftes (1408), später auch (besonders seit 1453) der genuesischen Kolonien, deren Nutzeigenthum in die Verwaltung der Gesellschaft überging.

So war die St. Georgsbank Nutzeigenthümerin der meisten Staatseinnahmen von Genua geworden, zugleich Finanzinstitut für Beschaffung neuer Staatsanleihen. Der Kurs ihrer Antheile schwankte ebenso wie die Höhe der Dividende. Die Antheile selber waren in den Staatsschuldbüchern verzeichnet und wurden bei Veräußerung auf den Namen des Erwerbers umgeschrieben. Aktienbriefe wurden nicht ausgefertigt, wohl aber Certifikate aus den Büchern, seit 1456 auch veräußerliche Dividendenscheine, deren es öfters bedurfte, da erst nach Ablauf von 3 Jahren die Dividenden zahlbar waren.

Die Verfassung der Gesellschaft gewährte den großen Aktionären ein starkes Uebergewicht. Die oberste Verwaltung lag bei einem großen Rath, der aus nur 480 Aktionären bestand, deren jeder mindestens 10 Aktien besaß: er wurde jährlich gewählt, zur Hälfte ausgelooft. Wiederum von den höchst interessirten Aktionären wurden jährlich die Direktoren gewählt (8 protettori), deren jeder mindestens 100 Aktien besitzen mußte; daneben zahlreiche procuratori, die mindestens 40 Aktien haben mußten.

§ 89. Eine so merkwürdige historische Vorbereitung nun die hier geschilderte italienische Organisation für die Aktiengesellschaft bilden mag — es ist doch unmöglich, auf sie vorzugsweise den Ursprung derselben zurückzuführen. Denn allerdings treten uns in der Folgezeit unter den großen privilegirten Aktiengesellschaften ähnliche Verquickungen des Staatsschuldenwesens mit der Verleihung von Handelsmonopolen durch den schuldenden Staat an die Gläubiger entgegen. Indessen gerade diese Erscheinungen fallen in eine verhältnißmäßig spätere Epoche, während die Mehrzahl der Handelsgesellschaften des 16. und 17. Jahrhunderts in den Niederlanden, in Frankreich, in England zwar Privilegien und

Monopolien von ihrer Staatsregierung empfangen, dagegen keinerlei Anlehensgeschäft für den Staat damit verknüpfen, vielmehr (so namentlich in Frankreich) durch die Krone als größte Antheilnehmerin bei dem Mangel ausreichender privater Einschüsse unterstützt werden.

Erst am Ende des 17. und am Anfange des 18. Jahrhunderts kehrt das Abbild der italienischen montes, zumal der genuesischen Bank des St. Georg, in den Veranstaltungen wieder, auf Grund derer die Bank von England (1694) ihr Privileg erwirbt gegen ein Darlehen an den englischen Staat, das zuerst in Höhe von 1,2 Millionen £ von 40 Kaufleuten aufgebracht, dann allmälig bis 1731 auf 11,9 Millionen gesteigert wurde; auf Grund derer in Frankreich die Compagnie des Indes*) im August 1719 dem Könige das Anerbieten macht, sich für 9 Jahre mit der Generalpacht der Staatseinkünfte betrauen zu lassen gegen eine Zahlung von 3,5 Millionen Livres jährlich und gegen ein Darlehen von 1200 Millionen zur Abzahlung der Staatsschulden. Dieses Anerbieten führte dazu, daß der König (laut Staatsrathsbeschluß vom 27. August 1719) in Anerkennung so wichtiger Dienste der Compagnie des Indes für 50 Jahre alle Privilegien der verschiedenen bisherigen Konzessionen erneuerte. Und da das Darlehen von 1200 Millionen nicht genügte, schloß sich schon im Oktober daran ein ferneres Darlehen von 300 Millionen, woran sich dann die ferneren Finanzprojekte des Jean Law (Verquickung einer Bank mit der Indischen Compagnie u. s. w.) reihten.

Aber ein Jahrhundert zuvor ist es in demselben Frankreich die Schwierigkeit der mannigfaltigen vom Staate privilegirten Gesellschaften für den überseeischen Handel, aus privaten Kräften hinreichende Kapitalien zusammenzubringen, welche sie im Keime schon verkommen lassen. Es wurde die ganze Maschinerie der Bureaukratie in Bewegung gesetzt, um Antheilzeichnungen zu erhalten; Colbert**) versendet (1664) Rundschreiben an die Behörden im Reich, durch welche er deren Mitglieder drängt, sich durch Theilnahme ein Verdienst gegen Gott zu erwerben — denn der erste Zweck einer solchen Unternehmung sei, das Licht des Evangeliums in jene entfernten Länder zu tragen. Das Beispiel des Königs wird ihnen vorgehalten, welcher 1 Million Livres in Gold als Vorschuß geleistet und allen Verlust auf sich nehme, u. dgl. m.

Erfolg haben alle diese Anstrengungen nicht gehabt.

---

*) Savary, Dictionnaire universel de Commerce s. v. Compagnie française des Indes.

**) Vgl. Colbert, Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. Jahrg. 1870.

Wo war das Vorbild dieser französischen Compagnie? Es war in den Niederlanden und in England. Aber eben hier hatten wohl diese Compagnien Erfolg, doch sie hatten mit dem Staatsschuldenwesen nichts zu schaffen.

§ 90. In den Niederlanden war 1602 die Ostindische Compagnie gegründet. Ihr Charakter als eine Aktiengesellschaft im modernen Sinne zeigt sich namentlich darin, daß ihre Aktien alsbald zum Gegenstande eines lebhaften Handels an der Börse von Amsterdam wurden, daß bereits im Jahre 1610 eine Verordnung der Generalstaaten erlassen wurde gegen den in blanco-Handel mit den Aktien der Ostindischen Compagnie, weil solcher Handel dem Kredite der Compagnie schädlich sei — daß abermals im Jahre 1621 eine neue Verordnung erlassen wurde desselben Inhalts, weil die erste nichts geholfen hatte*). Der Ostindischen Compagnie ist dann die Westindische Compagnie gefolgt, und auch deren Aktien, kaum daß die Compagnie ins Leben gerufen war, und die noch nicht existirten, sind bereits in die Verordnung von 1621 einbegriffen.

Den Spuren des Ursprungs der Niederländisch-Ostindischen Compagnie nachzugehen, mag daher für unsere Frage lohnend sein.

Jene Compagnie hatte mehrere Vorläuferinnen**). Die wichtigste war die 1594 begründete „Compagnie van Verre". Ihre Theilhaber waren 10 Amsterdamer Kaufleute, nach Vereinigung mit einer anderen Gesellschaft 1598 waren es 18. Sie wurde zunächst für eine einzelne Reise nach Ostindien begründet; für jede neue Fahrt mußte ein neuer Vertrag geschlossen werden, wobei Zahl der Beteiligten und Betrag der Antheile einem Wechsel unterworfen waren. Thatsächlich betrug der Antheil jedes Theilhabers einen anderen Betrag und änderte sich wiederum für den Zweck der folgenden Reise. Ebenso die Summe für jede Reise (1. Reise: 290000 Gulden; 2. Reise: 746278 Gulden; 3. Reise: 1660483 Gulden).

Das Gesellschaftskapital wurde zur Ausrüstung von Schiffen und zum Ankauf von Waaren verwendet, und nach der Rückkehr der Schiffe von Ostindien wurden die von dort mitgebrachten Waaren in natura an die Theilhaber vertheilt.

---

*) Ricard, Le négoce d'Amsterdam. Rouen 1720 in 4°. Vgl. G. Cohn, Zeitgeschäfte und Differenzgeschäfte, Hildebrand's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik Bd. VII, 396 (1866).

**) R. Ehrenberg, Fugger Bd. II. 325 ff.

Diese Gesellschaftsform knüpft an die Rhedereigesellschaften des Mittelalters an, welche aus rohen Anfängen als Genossenschaft von Schiffseignern, Befrachtern und Seeleuten eine Kapitalgesellschaft geworden waren, die ein Schiff baute, auf die Frachtfahrt aussandte und die Mannschaft anstellte, welche nur noch einen Theil ihres Lohnes in Gewinnantheilen erhielt. Die Rheder betrieben öfters zugleich Handelsgeschäfte, aber nicht mehr regelmäßig.

In den Seestädten war es eine alte Gewohnheit, daß die Rheder und Kaufleute mit Schiffsantheilen zu Expeditionen von einem oder mehreren Schiffen zusammentraten, gemeinsam gefahrvolle Unternehmungen beriethen, Schiffe kauften oder mietheten, sie mit Waaren und Lebensmitteln versahen, den Schiffer und die Mannschaft annahmen, nach der Rückkehr mit ihnen abrechneten, endlich den Gewinn der Unternehmung theilten. Man brauchte nur das Kapital dauernd zusammenzulassen, die Zahl der Theilnehmer auszudehnen, die leitenden Organe etwas weiter auszubilden, so war die große Handelscompagnie nahezu fertig*).

Neben den Rhedereigesellschaften gab es schon im Mittelalter Kapitalgesellschaften verschiedener Art, welche Handel trieben. Die commenda haben wir näher kennen gelernt. Zumal die „Gelegenheitsgesellschaft", Kapitalgesellschaft für einen einzelnen Zweck, eine bestimmte Spekulation, war längst verbreitet, wie etwa Konsortien von Lieferanten, die den Fürsten und Heerführern den Kriegsbedarf lieferten.

Beide Momente sind in der niederländischen „Compagnie van Verre" vereinigt.

§ 91. Aus den damals vorhandenen niederländischen Compagnien wurde die „Vereenigde Oostindische Compagnie" gebildet.

Folgende Charakterzüge kennzeichnen sie als eine epochemachende Erscheinung in der Geschichte der Handelsgesellschaften.

Zum Unterschiede von den vorangehenden, neben einander konkurrirenden Gesellschaften erhielt sie das Monopol für den Handel mit Ostindien. Damit hing zusammen der große Umfang ihres Gesellschaftskapitals, welches gleich anfangs rund 6,5 Millionen Gulden betrug. Die Betheiligung stand allen Einwohnern der Niederlande frei. Sie wurde durch öffentliche Subskription bewirkt, und die Zeichner traten hiedurch in ein direktes Rechtsverhältniß zu der

*) Schmoller, Jahrbuch. 1893, 976.

Gesellschaft. Sie erhielten eine „actie in de compagnie", d. h. ein Recht auf alles, was den Theilhabern nach der Gesellschaftsverfassung zustand, insbesondere den Unternehmergewinn. Dieses Recht bezog sich nicht mehr auf eine einzelne Unternehmung, sondern auf ein dauerndes Handelsinstitut, das zunächst auf 10 Jahre zugelassen, dann immer wieder erneuert wurde.

Die Abrechnung sollte erst nach 10 Jahren erfolgen. Wollte aber Jemand vorher seinen Antheil veräußern, so konnte er dies durch Umschreibung in den Büchern der Compagnie auf den Namen des Käufers thun. Bereits bei Gründung der Compagnie (28. Februar 1602) war für diesen Zweck ein Formular festgestellt.

Was anfangs noch fehlte, war die Eintheilung des Gesellschaftskapitals in einheitliche Abschnitte; jeder konnte einen beliebigen Betrag als Gegenstand seiner „actie" zeichnen.

Sonst aber springt uns in dieser Technik der Antheile und ihrer Mobilisirung das Vorbild der Genueser loca entgegen. Ohne daß es allerdings möglich wäre, den Weg festzustellen, auf welchem das Vorbild von Italien nach Amsterdam gekommen ist.

Wir haben bereits erwähnt, daß die Theilnahme des Publikums an den Aktien der Ostindischen Compagnie und an dem Aktienhandel sich diese Einrichtungen sehr schnell zu Nutze machte. Und es war der enge Zusammenhang der Staatsregierung der Niederlande mit den Interessen der Gesellschaft, welcher dem Aktienhandel nicht überhaupt entgegentrat, sondern nur in Rücksicht auf die Spekulation à la baisse, in der man eine Schädigung des Gemeinwesens sah.

Um so entschiedener wirkte nach der positiven Seite*) die Einsetzung der Staatsgewalt für das Monopol und für die Aufbringung des Aktienkapitals in der gesammten Bürgerschaft des Landes. Dem Unternehmen mußte große nationale Bedeutung beigelegt werden und eine Gunst der öffentlichen Meinung zufließen, wenn solche Voraussetzungen der Volkswirthschaft vorhanden waren an Kapitalreichthum, Handelsgeist, überseeischen Verbindungen, wie es damals in den Niederlanden der Fall war.

§ 92. Der Niederländisch-Ostindischen Compagnie folgte im Jahre 1621 die Niederländisch-Westindische Compagnie (mit einem Kapital von

*) Der Kurs der Aktien stieg bis 1607 auf etwa 200 Procent, 1608 kam ein Rückschlag auf 160, ja 130 Procent. Dies führte zu dem Verbot von 1610. Ehrenberg, Fugger Bd. II, 330 f.

7,2 Millionen Gulden, zur Erwerbung amerikanischer Besitzungen). In England hat es ein Jahrhundert gedauert, bis sich aus dem ersten Charter der Königin Elisabeth (1600) für den ausschließlichen Handel nach Ostindien ein ähnliches Gebilde wie die Niederländische Compagnie von 1602 entwickelte und ähnliche Erfolge im Wettbewerbe mit den Niederländern erreicht werden konnten*). Noch im Jahre 1693 beschließt das Unterhaus, „daß alle Unterthanen von England ein gleiches Recht haben auf den Handel nach Ostindien, wenn nicht verboten durch Parlamentsakte". Es folgt dann erst noch der Kampf einer neuen Gesellschaft gegen die alte, mit beiderseitigen Opfern in Gestalt von Darlehen an den Staat, bis endlich die „Vereinigte ostindische Compagnie" 1702 ff. zu Stande kommt.

Im 18. Jahrhundert hat sich in dieser englischen Compagnie vollends der Typus herausgebildet, der hier noch etwas näher ins Auge zu fassen ist.

Das Wesen dieser großen Kapitalgesellschaften mit ihren Zielen der Erringung einer nationalen Handelsmacht auf gewissen Punkten der Erde, zuerst in den Ländern Europas, dann in den Welttheilen jenseits der Oceane, mit ihrer Koncentration, mit ihren staatlichen Privilegien und Monopolien, mit ihrer staatsähnlichen Organisation und ihrer von dem wirklichen Staate geführten Aufsicht — das Wesen dieser großen Gesellschaften reicht in die voraufgehenden Jahrhunderte zurück, wo es immer darauf abgesehen war, im Wettkampfe der Nationen die Anstrengungen der einen Nation gegen die andere zusammenzufassen, die Einheit der nationalen Kräfte ins Feld zu führen gegen die Einheit der fremden Kräfte, daher die Zersplitterung der nationalen Kräfte, den Wettkampf der einzelnen Kaufleute desselben Landes zu unterdrücken, damit sie vereinigt den Wettkampf gegen den Handel der anderen Völker bestehen können, damit sie am Ende den Sieg über alle die anderen Nationen erringen können.

Dieser Zug geht durch die gildenartigen Organisationen Englands ebenso wie durch die Handelsgesellschaften, die ihnen folgten.

§ 93. Lehrreich ist hier namentlich die Gilde der „Merchant adventurers"**). Ihr Handelsgebiet umfaßte ursprünglich nur die Nieder-

*) Peter Auber, An Analysis of the Constitution of the East-India Company and of the laws passed by Parliament. London 1826 p. XI, p. 121 ff., p. 719 ff.

**) G. Schanz, Engl. Handelspolitik I, 327—351. R. Ehrenberg, Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth, 29 f.

lande, später die ganze Küstenstrecke von Frankreich bis Dänemark. Innerhalb dieses Gebietes durfte kein Engländer, der nicht Mitglied der Gilde war, Handel treiben und kein Gildekaufmann nach einem anderen Platze als nach den von der Gilde angeordneten Markt- und Stapelstädten. Stapelzwang und Monopol wurden aufs strengste aufrecht erhalten. Die Waaren des Uebertreters verfielen der Konfiskation, oder, mangels greifbarer Waaren, der Schuldige wurde ins Gefängniß gesetzt bis zur Erlegung hoher Strafen und dem Schwur, von solchem Handel abzulassen. Die Gilde überwachte den Schiffsverkehr, sie bestimmte jährlich, welche Schiffe befrachtet werden sollten. Nur auf diesen durfte der Gildegenosse Tuch aus London exportiren. Nur die Güter, welche die Gilde den Schiffern aufgegeben, durften mitgeführt werden. Die Gilde bestimmte, wie viel Tuch, Blei u. s. w. jedes Mitglied jährlich verschiffen durfte. Mit dem Alter der Mitgliedschaft stieg das Quantum (bei Tuch von 400 auf 1000 Stücke, das Maximum). Nach Ankunft der Flotte mußten vorgeschriebene Markttage eingehalten werden. Es lag nahe, daß (wie wenigstens die Kaufleute anderer Nationen behaupteten) auch über die Verkaufspreise Einigungen stattfanden. Jedenfalls regelte die Gilde durch ihre straffe Organisation die Zufuhr und beschränkte die Konkurrenz unter den Gildegenossen, wie sie die Konkurrenz der Nichtgildegenossen strenge verfolgte.

Seit Heinrich VII. besaßen die Merchant adventurers ein gesetzliches Handelsmonopol gegenüber ihren Landsleuten. Sie erlangten ein faktisches Monopol für den Verkauf englischer Waaren in Antwerpen (wie später in Hamburg) durch ihre Organisation und durch die Privilegien, die sie hier erwarben.

An die Organisation der Gilde knüpfte in England zunächst noch eine Reihe der Handelsgesellschaften an, welche seit der Mitte des 16. Jahrhunderts in weitere Fernen, nach neuen Ländern vorzudringen begannen. Ueberall wurde der Freihandel zu Gunsten monopolisirter Handelsgilden nach dem Vorbilde der Merchant adventurers beschränkt. So entstanden 1554 die Russia oder Moscovy Company, 1579 die Eastland Company, 1581 die Turkey Company, 1585 die Morocco oder Barbary Company, 1588 die Guinea Company.

§ 94. Als nun im Jahre 1600 die Genehmigung zu der ersten ostindischen Gesellschaft gewährt wurde, wählte sie hiefür unter Zustimmung der Regierung eine Form der Vereinigung, welche es gestattete, das Monopol noch viel schärfer auszubilden als bisher.

Die alten gildenartigen Gesellschaften, welche später „regulirte Gesellschaften" (regulated companies) im Gegensatz zu den neuen „joint stock companies" genannt wurden, faßten die Mitglieder zwar straff zusammen; aber jedes Mitglied arbeitete für eigene Rechnung. Dagegen schossen bei diesen neuen Aktiengesellschaften die Mitglieder ihre Kapitalien zusammen, und es entstand daraus eine einzige, mit dem Gesammtkapital arbeitende große Unternehmung*).

Durch verschiedene Vorstufen hindurch und nach dem Vorbilde der niederländischen Aktiengesellschaften hat die Englisch-Ostindische Compagnie diesen Typus im größten Maaßstabe verwirklicht.

Ihr Aktienkapital betrug nach der Fusion von 1702 3,2 Millionen £; ihre Einfuhr aus Asien betrug 1733 3 Millionen £. Schon vor der Fusion 1688 soll sie etwa 30000 Personen in ihren Diensten gehabt haben. Durch ihre Eroberungen in Indien wurde sie im Laufe des 18. Jahrhunderts zur Besitzerin eines großen Reiches, wurde immermehr eine staatsähnliche Organisation, bis dann gegen das Ende des 18. Jahrhunderts die Eingriffe des englischen Staats gerade durch dieses überragende Gebilde herausgefordert wurden, bis 1813 ihr Monopol auf den indischen Handel beseitigt, 1856 ihr ungeheurer Länderbesitz der englischen Krone direkt unterstellt wurde.

§ 95. Aber mit diesem Herauswachsen aus den Grenzen eines bloßen Handelsunternehmens, mit dieser zugleich politischen und ökonomischen Größe war die Konsequenz dieses Typus einer großen Monopolgesellschaft gezogen.

Die mittelalterliche Gesetzgebung (und so noch manche Züge der oben erwähnten Gildenstatuten) suchte innerhalb der Schranken, die sie nach außen hin errichtete, eine gewisse Gleichmäßigkeit in der Lage der einzelnen Genossen sicherzustellen und Grenzen nach oben hin festzusetzen. Eben diese Festsetzungen aber beweisen, daß auch auf der Stufe des

*) Adam Smith (Wealth of Nations Book I chap. 1) giebt die Erklärung in folgenden Worten. Wenn jene Compagnien, sagt er, nicht mit einem vereinigten Vermögen (joint stock) Handel treiben, sondern genöthigt sind, jede Person, die angemessen qualificirt ist, zuzulassen gegen Zahlung einer gewissen Gebühr und gegen Unterwerfung unter die Regulative der Gesellschaft, während jedes Mitglied mit seinem eigenen Vermögen und auf seine eigene Gefahr Handel treibt — so heißen sie regulirte Gesellschaften (regulated companies). Wenn sie mit einem vereinigten Vermögen (joint stock) Handel treiben, indem jedes Mitglied theil nimmt an dem gemeinsamen Gewinn oder Verlust im Verhältniß zu seinem Antheil an dem gesammten Vermögen, so heißen sie Aktiengesellschaften (joint stock companies).

damaligen Erwerbslebens die Tendenz zum Herauswachsen von Stärkeren, Kapitalkräftigeren, Gewinnreicheren sich geltend machte. Eine Versöhnung des Konflikts schien darin zu liegen, daß die von der Zweckmäßigkeit des Erwerbslebens geforderte Koncentration der wirthschaftlichen Kräfte in solchen Organisationen herbeigeführt wurde, wie wir sie kennen gelernt haben.

Die großen Monopolgesellschaften nahmen die nothwendige Einheit der Kapitalmasse und der Arbeitskräfte, die zu großen Handelsunternehmungen erforderlich war, als Ausgangspunkt, und das fernere Bedürfniß nach Vergrößerung schaffte sich Befriedigung durch Kapitalvermehrungen oder durch Verschmelzungen mit neuen Gesellschaften.

Dafür war nun (verschieden von den Gilden) Jedermann von einigem Kapitalbesitze Gelegenheit geboten, sich bei der Aktienzeichnung zu betheiligen, und indem auch Einrichtungen für die Kontrolle der Geschäftsverwaltung durch die Aktienbesitzer geschaffen waren, gelangte man zu einem dem Staate vergleichbaren Gebilde. Dieses in um so entschiedenerem Sinne, wenn die Aufgaben einer solchen Handelsgesellschaft, die sich im fernen Lande, im Kampfe mit den Eingeborenen und den rivalisirenden Europäern, selber ein Staat zu sein genöthigt waren, der eine Reihe von Pflichten und daher Rechten zu erfüllen hatte, welche im geordneten Staatswesen, zumal in dem Staatswesen der letzten Jahrhunderte, nur von dem Einen Staate selber, der alles andere beherrscht, erfüllt werden können.

Dieser Widerspruch führt zu dem Punkte, wo der neue Staat diese staatähnliche, dem heutigen Staatswesen unerträgliche Ueberwucherung beseitigt und die Pflichten und Rechte an sich zieht, die ihm selber zukommen.

Aber in dem Wechsel der Staatengebilde und der Gesellschaftsgebilde bleibt ein Rest, welcher ihn überdauert. Es ist die ökonomische Zweckmäßigkeit und die Kapitalgesellschaft, welche dieser Zweckmäßigkeit entspricht.

III. Die neueren Handelsgesellschaften und der Individualismus.

§ 96. Adam Smith erkennt an*), daß, wenn eine Gesellschaft von Kaufleuten auf ihre eigenen Kosten und Gefahren es unternimmt,

*) Wealth of Nations Book V chap. 1.

einen neuen Handel mit entlegenen und barbarischen Nationen in Gang zu bringen, es nicht unangemessen sein mag, ihnen die Rechte einer Aktiengesellschaft zu gewähren, ja selbst ihnen, im Falle des guten Fortgangs ihres Unternehmens, ein Handelsmonopol für eine gewisse Reihe von Jahren zu geben. Es sei der leichteste und natürlichste Weg, auf dem der Staat sie für ihr gefährliches und kostbares Experiment belohnen kann, dessen Früchte hinterher die Nation ernten soll. Ein zeitweiliges Monopol, das sich rechtfertigen ließe nach denselben Grundsätzen wie ein Erfindungspatent oder das Urheberrecht an einem schriftstellerischen Werke.

Im Uebrigen ist er ein Gegner der Aktiengesellschaften und bestreitet ihre Fähigkeit, ohne Monopol sich zu behaupten, d. h. das Gleiche zu leisten wie eine offene Handelsgesellschaft oder die Unternehmung des einzelnen Kaufmannes. Freilich locke die beschränkte Haftung, welche der Aktiengesellschaft eigen sei, zu zahlreichen Einlagen des Publikums an (die Südseegesellschaft habe zeitweilig ein Kapital von etwa 34 Millionen £ gehabt); aber die Mehrzahl der Aktionäre verstehe nichts von dem Geschäft der Gesellschaft, sondern empfange lediglich ihre Dividenden, und den Direktoren, als Verwaltern des fremden Kapitals, könne man nicht zutrauen, daß sie darüber mit derselben Sorgfalt wachen sollten wie die Partner in einer offenen Handelsgesellschaft über das Ihrige wachen. Nachlässigkeit und Vergeudung müssen daher immer in der Verwaltung einer solchen Gesellschaft herrschen. Der Abbé Morellet habe eine Liste von 55 Aktiengesellschaften für auswärtigen Handel zusammengestellt, welche in den verschiedenen Ländern Europas seit 1600 gebildet worden sind und allesammt, trotz ausschließlicher Privilegien, durch Mißverwaltung zu Grunde gegangen seien.

Er giebt nur zu, daß die Aktiengesellschaft für solche Betriebe eine zweckmäßige Verwaltung, auch ohne Monopol, zu führen im Stande sei, welche sich auf eine feste Routine oder Einförmigkeit der Methode mit wenig oder gar keiner Variation zurückführen lasse. Beispiele dafür sind ihm das Bankgeschäft, die Versicherung gegen Feuerschaden, Seegefahr und Kriegsgefangenschaft, Bau und Betrieb von Kanalunternehmungen, Anlage und Verwaltung von Wasserwerken für eine Großstadt. Und auch hier stellt er die ferneren zwei Bedingungen für die wirkliche Zulassung der Aktiengesellschaft, daß nämlich ein großer Zweck damit erreicht werden soll, und daß nur in dieser Form das dazu gehörige große Kapital aufzubringen ist. Beide Bedingungen findet er allerdings bei den gewählten Beispielen erfüllt.

Hat Adam Smith hiemit eine Stellung zu den Aktiengesellschaften

genommen, die ihm als dem klassischen Vertreter des wirthschaftlichen Individualismus gebührt, haben manche Erfahrungen des inzwischen verflossenen Jahrhunderts an den Aktienverwaltungen immer wieder seine Worte in das Gedächtniß zurückgerufen, von der Unkenntniß und Gleichgültigkeit der Aktionäre, von der Mißwirthschaft der Direktoren in dem Vermögen, das ihnen selber nicht gehört — so ist er mit nichten der äußerste Posten des Individualismus, ebenso wenig wie bei manchen anderen Fragen, denen gegenüber wir seine Mäßigung kennen. Ja, er macht, indem er vorsichtig und streng sein will in der Sphäre, die er den Aktiengesellschaften übrig läßt, eine merkwürdige Konzession für dieselben. Einer der vier sorgfältig abgegrenzten Fälle ist das „Banking trade", und zwar dieses nicht in dem heutigen englischen, d. h. eingeschränkten Sinne einer gegenwärtigen Londoner „Bank" — sondern durch seine eigene Erläuterung giebt er diejenige Ausdehnung des Bankgeschäfts frei, deren Betrieb durch Aktiengesellschaften im Laufe des 19. Jahrhunderts erfahrungsmäßig zu den größten Bedenken Anlaß geboten hat — das was man heutzutage in England nicht banking trade, sondern „financing companies" (Credits mobiliers) nennt. Das aber, was Smith zulassen will, sind eben Aktiengesellschaften für Staatsanleihegeschäfte und Steuerpachtvorschüsse.

§ 97. Viel weiter in der Richtung des Individualismus und in der Abneigung gegen alle Arten der Handelsgesellschaft geht ein Zeitgenosse von Ad. Smith, dessen langjährige Erfahrung inmitten einer Handelsstadt ihn gegen den Verdacht schützt, daß er allein aus den abstrakten Folgerungen der damals herrschenden abstrakten Ansichten von Staat und Wirthschaft zu diesem Standpunkte gelangt sein könnte, was ja auch in anderer Hinsicht von ihm nicht behauptet werden dürfte.

Es ist der Hamburger Johann Georg Büsch.

Die Handelsaktiengesellschaften bekämpft er*), weil Fähigkeit und Einsicht nicht die Wahl derjenigen bestimmen, welche die Geschäfte derselben betreiben und dirigiren, weil der Gang der Geschäfte viel zu schwerfällig ist, als daß es möglich wäre, das Kapital so geschwind als möglich umzusetzen, weil die Hoffnung von dem künftigen Gewinn einen zu großen Aufwand veranlasse u. dgl. m. Er zählt eine Reihe von

*) Theoretisch-praktische Darstellung der Handlung in deren mannigfaltigen Geschäften. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Hamburg 1799. Erster Theil, S. 272—309.

Vorsichtsmaaßregeln auf, die bei solchen Gesellschaften zu beobachten sind (weil er nicht annehmen könne, daß die Welt so bald völlig klug werde und der Gedanke an Errichtung solcher größeren Handelscompagnien ganz verschwinden werde). Die erste derselben ist: solche Gesellschaft muß der letzte Weg sein, eine Handlung in Gang zu setzen, wenn sich sonst kein Mittel ausfindig machen läßt, um diesen Zweck zu erfüllen. Die zweite ist: man muß gar nicht an sie denken, wenn das Geschäft, das man zum Gegenstand der Compagnie zu machen gedenkt, schon in der Nation mit einigem Erfolge betrieben wird. Ferner: sie darf nur auf kurze Dauer zugelassen, ein Monopol darf ihr niemals gewährt werden; der Gang der Geschäfte einer Compagnie muß dem Gange der Privathandlungsgeschäfte so ähnlich sein als möglich. Und dergleichen mehr.

Die einzige Gattung von Aktiengesellschaften, die Büsch befürwortet, sind Assekuranzcompagnien. Und warum er diese Ausnahme zuläßt, rechtfertigt er in ausführlicher Darlegung.

Indessen weit mehr als das! Büsch ist ein grundsätzlicher Gegner auch jeder offenen Handelsgesellschaft. Es ist nichts gewöhnlicher, sagt er, als eine Vereinigung zweier oder mehrerer Personen zur Betreibung ihrer Handlungsgeschäfte, aber auch ebenso gewöhnlich ist es, dieselben durch Unfälle oder Mißhelligkeit getrennt zu sehen; ein Compagniekontrakt unter Kaufleuten ist einer der schwersten Kontrakte, wenn nicht beide Theile von Anfang an es redlich mit einander meinen.

Welche Veranlassungen giebt es denn, daß die Geschäfte einer Handlung nicht von Einem Manne bestritten werden können?

Erstens die öftere Abwesenheit von Hause bei vielen zu Hause fortgehenden Geschäften. Jedoch treue und verständige Bedienstete können die auf Reisen auszurichtenden Geschäfte besorgen. Um ihre Treue zu binden, gebe man ihnen einen mäßigen Antheil auf den Gewinn, der aus ihren Reisen entsteht. Sage man, dann werde der Bedienstete zu kostbar, so sei darauf zu antworten: noch kostbarer wird der Compagnon. Von jenem könne man sich losmachen, wenn man in dessen Wahl gefehlt hat; von diesem nicht so leicht und selten ohne Rechtshändel. Doppelt schlimm, wenn der verständigere Compagnon auf Reisen geht und der unverständige unterdessen zu Hause alles verdirbt. Oder der zum Reisen gewählte Compagnon liegt beständig auf der Landstraße, während der Bedienstete auf Reisen nur geschickt wird, wenn es nöthig ist.

Zweitens der gar zu große Umfang und die Schwierigkeit der Geschäfte. Aber es sei eine häufig vorkommende Selbsttäuschung, welche ein Uebermaaß der Geschäfte zu fühlen giebt, wo es bloß eines Geistes

der Ordnung und der richtigen Organisation bedürfe, um die Geschäfte zu bewältigen. Bei aller Achtung für die Geschäfte eines großen Kaufmanns seien sie mit den Geschäften des Regenten eines nur mäßigen Staats nicht zu vergleichen. Und wie manchen Fürsten zeige die Geschichte, dem die Regierungsgeschäfte nie zu groß werden, weil er den Geist der Ordnung hat. Wenn die Handelsgeschichte uns große Kaufleute nenne, so seien dies fast alle einzelne Namen.

Drittens der Todesfall eines Kaufmanns, dessen Wittwe oder Söhne die Lücke ihrer eigenen Fähigkeiten in dem Compagnon suchen. Büsch kann wenigstens 60 Exempel von großen Handelshäusern Hamburgs aufzählen, die dadurch zu Grunde gegangen sind, daß die Wittwen oder unfähige Söhne eines bis zu seinem Tode glücklichen Kaufmanns die Handlung fortsetzen zu müssen glaubten und hiezu einen Compagnon heranzogen. Lieber in solchen Fällen die Handlung aufgeben und von den Zinsen leben.

Viertens, wenn die Handlung ein größeres Kapital erfordert, als ein einzelner Mann besitzt. Die gewöhnliche Folge sei, daß, wenn das beiderseitige Vermögen nicht groß ist, in den Haushaltungen beider Compagnons mehr verzehrt werde, als die Handlung abwerfen kann. Kommt es dann zur Auflösung der Gesellschaft, so geht der Kredit für beide verloren.

Dagegen könne ein verständiger Kaufmann, der mit seinem kleinen Kapital für sich allein arbeitet, in besonderen Fällen für aussichtsreiche Spekulationen, wenn er einen guten Ruf hat, leicht andere Kaufleute finden, die sich für diese besonderen Geschäfte mit ihm vereinigen (a conto meta u. s. w.).

§ 98. Diesen Vorboten des neuzeitigen Individualismus, die wir in den voraufgehenden Paragraphen statt anderer gehört haben, ist unterdessen ein volles Jahrhundert der Erfahrungen gefolgt, ein Zeitalter, in dessen wirklicher Geschäfts- und Handelsthätigkeit in den führenden Völkern, Engländern, Amerikanern, Deutschen, keine Triebkraft so sehr vor der anderen sich bethätigt hat wie die Kraft des Individualismus. Doch was sind die Ergebnisse auf unserem Gebiete?

Zunächst eine Bemerkung. Büsch vergleicht die Verwaltung eines großen kaufmännischen Geschäftsbetriebes mit der Verwaltung eines Staates: der Kaufmann soll die rechten Bediensteten haben und deren Thätigkeit richtig organisiren, gerade so, wie es ihm das Vorbild eines guten Regenten in einem Staatswesen zeigt.

Dieser Vergleich ist wohl treffend; aber eben deshalb ist er ein wesentlicher Einwand gegen jenen extremen Individualismus, welcher in der Gesellschaft, in der Volkswirthschaft, in irgend einem Betriebe und der Einrichtung desselben, in producirenden oder konsumirenden Einheiten, das Atom des vereinzelten Ich auf sich selber stellen will und loslösen von der Vereinigung mit anderen.

Der Einzelbetrieb, sobald er über die zwerghafte Größe hinausgeht, in welcher der Einzelne in der That allein sein Herr und sein Arbeiter ist, der Einzelbetrieb also in der großen Mehrzahl auch der kleinen Betriebe ist gesellschaftlich organisirt. Der ländliche Kleinbetrieb, die gewerbliche Heimarbeit — auch da, wo keine fremden Hülfskräfte hinzutreten — ruhen auf einer Organisation der Familienarbeit; sie finden darin ihre eigenthümliche Kraft und Widerstandsfähigkeit, um ein erhebliches Stück einsetzen zu können gegen die Vortheile anderer Betriebsarten. Es ist im Kleinhandel und kleinen Handelsbetrieb etwas ganz Analoges. Die Glieder der Familie arbeiten mit dem Haupte der Familie zusammen. Immer ist es in diesen Fällen das Blut, welches „dicker ist als Wasser"; das natürliche Bindemittel, welches den stärksten Kitt für das Zusammenarbeiten auf den gemeinsamen Zweck hin abgiebt. Ein Betrieb, welcher trotz seiner Kleinheit mehrere Arbeitskräfte braucht, diese aber findet im engsten Umkreise der Familie, und, weil es die Glieder der Familie sind, zugleich jener Zusammenhalt, jene Identität des Interesses, welche immer die zu lösende Aufgabe ist da, wo mehrere Menschen für ein gemeinsames Ganzes zusammenwirken.

Wo eine gewisse Grenze der Kleinheit des Betriebes überschritten wird, überschreitet man regelmäßig auch eine gewisse Einfachheit und Anspruchslosigkeit der Lebenshaltung. Dem etwas größeren oder vollends dem großen Betriebe entspricht ein Wohlstand, eine Schicht der Gesellschaft, in welcher die Familie aufhört, mit Hand anzulegen, wo Weib und Kinder an anderen Kulturinteressen, Bildungsbedürfnissen, Genüssen theil nehmen, die sie dem Betrieb des Ernährers entfremden. Gleichwohl giebt es oft genannte Beispiele von den Vorzügen solches Zusammenwirkens auch auf dieser höheren Stufe des Wohlstands und der Lebensansprüche. Wir denken an die produktive Bedeutung, welche das thätige Eingreifen der Gattin auf dem Landgute auch in größeren Verhältnissen haben kann, an die virtuose Wirksamkeit der französischen bourgeoise in Handel oder Gewerbe des Gatten, an die großen Erfolge der schweizerischen Gasthauswirthschaft als Frucht eines Zusammenwirkens der Familienglieder.

Bei der größeren Bedeutung des Familienzusammenhangs in

früheren Jahrhunderten, bei der größeren Einfachheit der Sitten, bei der verbreiteteren Naturalwirthschaft und der produktiven Bethätigung des Familienhaushaltes waren früher derartige Erscheinungen so viel mehr die Regel und so viel weniger die Ausnahme. Wir haben Erscheinungen der Art, die uns hier speciell angehen, bereits kennen gelernt als die ursprünglichen Organisationen, aus denen die mittelalterlichen Handelsgesellschaften hervorgegangen sind, indem erst allmälig an die Stelle des Blutzusammenhangs der socii die bloß rechtliche Gemeinschaft mehrerer fremder Persönlichkeiten trat.

Ob aber nun damals oder heute in der Familie die nothwendige Gesellschaft der Kräfte für den Betrieb gefunden wird oder nicht — immer sind es mancherlei Kräfte, die vereinigt sein wollen für den gemeinsamen Zweck dieses Betriebes. Wo die Familie den Kitt des Blutszusammenhangs und damit von selber das Bewußtsein des einheitlichen Interesses an dem Betriebe gewährt, kommt gleichsam die Natur zu Hülfe für das Werk der zweckmäßigen Organisation. Wo die Natur aber versagt, welche Kunst liefert den Ersatz dafür?

§ 99. Hier haben wir das Problem, welches von der Doktrin des Individualismus so leicht verkannt wird.

Es handelt sich in jedem Falle, wo Menschen mit Menschen zusammen in einem gemeinsamen Betriebe thätig sind, darum, welch Band sie für diesen gemeinsamen Zweck vereinigt, wie dieses Band sie zusammenhält, welch anderes, besseres Band man an die Stelle des vorhandenen Bandes setzen kann.

Wir knüpfen an die von Büsch behaupteten Vorzüge des Dienstverhältnisses im Handelsbetriebe gegenüber dem Verhältnisse der Gleichberechtigung zwischen zwei Compagnons an — um darauf hinzuweisen, daß in jedem Falle die Frage sich dreht um die Beschaffenheit der Triebe, der sittlichen Kräfte, der Fähigkeiten, welche in der einen oder der anderen Kategorie der Persönlichkeiten und ihrer Beziehungen erfahrungsmäßig vorhanden sind.

Es ist gewiß richtig, daß durch eine zweckmäßige Einrichtung der Verwaltung von einer regierenden Spitze aus durch einen Stab von Bediensteten Großes geleistet werden kann. Aber es ist hier wiederum nicht der Mechanismus einer einheitlichen Ordnung allein, welcher die Leistungsfähigkeit begründet, sondern es sind die psychischen Faktoren, welche die einzelnen Untergebenen mit dem Ganzen verbinden. Es ist der Grad von Pflichtgefühl, Treue, Anhänglichkeit, Rechtschaffenheit,

welcher aufgewendet wird von Arbeitskräften, die im Dienste eines Unternehmens thätig sind, das ihnen nicht gehört, dem sie nur unterthan sind, dessen Gewinne und Verluste ihr Wohl und Wehe nicht berühren.

Es ist also die Frage, ob statt der natürlichen Kraft des Interesses, welches die Familienmitglieder verbindet, die sittliche Kraft ihre Schuldigkeit thut, welche Menschen verbinden soll, die einen bloßen Dienstvertrag mit einander abgeschlossen haben. Ob es gelingt, die Lücke des eigenen Interesses auszufüllen durch sittliche Kraft von höherem Range.

Die Erfahrung zeigt selbst in den günstigen Fällen, daß zur Stütze dieser sittlichen Kräfte immer wieder auf das Selbstinteresse zurückgegriffen werden muß, indem der tüchtige Kommis (wie Büsch ja empfiehlt) angespornt wird durch einen Antheil am Gewinne oder geradezu zum Theilhaber erhoben wird. Damit aber ergiebt sich von selber der Grund dafür, daß die Zahl der Augen, welche mit dem geschärften Blick des eigenen Interesses in dem einen Betriebe zusammenwirken, von der Spitze her so gerne vermehrt wird, sei es unmittelbar beim Beginne eines Handelsunternehmens, sei es in dessen Verlauf. Es erklärt sich die unverkennbare Erscheinung, daß — trotz der Berechtigung aller solcher Bedenken, wie Büsch sie aus seiner langjährigen Erfahrung in Hamburg geschöpft hat — die Form der offenen Handelsgesellschaft immer breitere Geltung in der Wirklichkeit erlangt hat.

§ 100. In der einen wie in der anderen Form sind vielleicht die Fehler, die ihrem Wesen anhaften, nicht geringer geworden, seit jene Schriftsteller des 18. Jahrhunderts sie geschildert haben — aber nicht darauf kommt es an, sondern auf die Einsicht, daß in jedem einzelnen Falle und für jede Gattung des Handelsbetriebes diejenige Form zu finden ist, bei welcher die geringste Menge von Fehlern ertragen werden muß, bei welcher die Vorzüge überwiegen, oder — noch principieller ausgedrückt — bei welcher die Leistungsfähigkeit des Zusammenhaltes die stärkste ist.

Dies erklärt zugleich von der anderen Seite her die mächtige Entfaltung der Aktiengesellschaften und der verwandten großen handelsgesellschaftlichen Gebilde im Laufe des 19. Jahrhunderts. Denn weil jeder größere Betrieb, auch derjenige, der nur in der Hand eines einzigen Mannes ist, das Problem einer Ordnung und eines Zusammenwirkens mannigfaltiger fremder Hülfskräfte in sich schließt, so spiegelt er in kleinerem Maaßstabe dasjenige wieder, was die größten Betriebe zu

bezaltigen haben — daß nämlich große Mengen Kapitals von einer Menge von Menschen bewegt werden, die alle mit einander diesem Kapital als Fremde, als Beauftragte, nicht als Eigenthümer, gegenüberstehen. Der Betrieb eines Bankhauses wie das Rothschild'sche vollends und der Großbetrieb einer Aktiengesellschaft wie der „Deutschen Bank" oder der „Diskontogesellschaft" haben in ihrer Einrichtung große Aehnlichkeit — insofern, als beide weit überwiegend durch fremde Arbeitskräfte ihr Kapital fruchtbar machen lassen. Der Eine Mann an der Spitze (oder die wenigen Männer), ob sie nun Eigenthümer oder Direktoren sind — sie sind beide so weit von der Peripherie ihres Unternehmens entfernt, daß sie erst durch einen großen Beamtenapparat hindurch ihren Betrieb im Gange erhalten können. Sie haben beide daher einen erheblichen Theil der Schwierigkeiten ihrer Verwaltung gemeinsam, weil es die Schwierigkeiten eines großen Betriebes überhaupt sind. Und so erklärt es sich, daß ein Zeitalter, welches erst recht den Großbetrieb im Handel befördert hat, trotz solcher Schwierigkeiten auch die Aktiengesellschaften für diesen Zweck befördert hat — ungeachtet der Warnungen des Individualismus.

§ 101. Die heute vorhandenen Arten der Handelsgesellschaft sind diese:

Die offene Handelsgesellschaft, die Aktiengesellschaft, die Kommanditgesellschaft, die Zwischenbildung zwischen den beiden letzteren (die Kommanditgesellschaft auf Aktien), endlich die neuerdings hinzugekommene sogenannte Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

Der Hauptgrund, welcher diese verschiedenen Arten unterscheidet, ist aus wirthschaftlichem Standpunkte der Zusammenhang der berufsmäßigen Thätigkeit der Gesellschaftsglieder mit dem Unternehmen. Ob nämlich die Persönlichkeit selber eingesetzt wird oder nur ein Kapital, um durch vereinigte Kräfte den Zweck des Unternehmens zu fördern. Ob mehrere Persönlichkeiten sich verbinden, um ihre berufsmäßige Wirksamkeit für ein Handelsgeschäft durch Gemeinschaft zu steigern, oder ob bloße Kapitalsummen hergegeben werden, damit andere, berufsmäßig befähigte Kaufleute, dasselbe fruchtbar machen.

Im Falle der Vereinigung der berufsmäßigen Thätigkeit ist die Kapitalvereinigung so wenig das Wesentliche, daß es vielmehr eine ganze Reihe von Handelsgesellschaften giebt, in denen die Natur des Unternehmens gestattet, auf jedes nennenswerthe Kapital zu verzichten. Um so entschiedener ist die Kapitaleinlage das Wesen der Gesellschaft da,

wo die berufsmäßige Thätigkeit von dieser Einlage getrennt ist und von fremder Thätigkeit ihre Fruchtbarmachung erwartet.

Es ist die juristische Konsequenz dieses Gegensatzes, daß die handelsrechtlichen Formen der Gesellschaft unterschieden werden je nach der Beschränktheit oder der Unbeschränktheit der Vermögenshaftung der Theilhaber für die Gesellschaftsschulden. Denn der in dem Unternehmen selber Thätige, der mit voller Kraft an der Bewegung seines Kapitals Mitwirkende, soll in der Regel auch seine ganze wirthschaftliche Kraft einsetzen für die Erfüllung der Verbindlichkeiten, welche die Gesellschaft durch seine Mitwirkung eingegangen ist. Umgekehrt ist es eine billige Voraussetzung und das regelmäßig allein zu seinem Ziele führende Mittel, daß der dem Unternehmen berufsmäßig fern stehende Kapitalist, der in fremde Hände sein Kapital legt, damit diese es befruchten, der auch im günstigsten Falle nicht mehr thun kann, als eine oberflächliche Kontrolle über die Geschäftsverwaltung üben, der regelmäßig keine Fähigkeit und keine Muße hat, tiefer in den Gang der Geschäftsführung hineinzublicken — daß dieser Kapitalist die Wohlthat der beschränkten Haftbarkeit genießt, beschränkt auf die Höhe seiner Kapitaleinlage in das Gesellschaftsvermögen.

Man hat neuerdings gemeint*), dieses juristische Kriterium der beschränkten oder unbeschränkten Haftbarkeit sei wirthschaftlich nicht brauchbar, weil es eine nicht nothwendige Folge zum charakteristischen Merkmale erheben wolle. In England, wo sich die modernen Handelsgesellschaften am stärksten entwickelt haben, sei bis zum Jahr 1856 bei den Aktiengesellschaften (joint stock companies) wie bei den offenen Handelsgesellschaften (partnerships) nur die unbeschränkte Haftbarkeit sämmtlicher Gesellschafter gestattet gewesen. Indessen diese Darstellung des gesetzlichen Zustandes von England ist nicht zutreffend. Es wurden 1837 bis 1855 vom Handelsamt 97 limited companies zugelassen, 1844—1853 durch das Parlament 135. Richtig daran ist, daß das Recht auf die beschränkte Haftbarkeit (limited liability) bis 1856 nur durch einen Akt staatlicher Verleihung, seitdem durch einfachere Formen erworben werden kann**), daß die Gesetzgebung bis 1856 darin einen so großen Vorzug für die Beliehenen und solche Gefahr für das Publikum sah, um die Zulassung jedes Falles einer Gesellschaft mit beschränkter Haftbarkeit von staatlicher Genehmigung abhängig zu machen.

*) Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Art. Handelsgesellschaften (R. Ehrenberg) Bd. IV (1892) S. 304.

**) Vgl. v. Juraschek, Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Art. Aktiengesellschaften in Großbritannien und Irland Bd. I. 149 ff. (1890).

Noch mehr. Es ist nicht erst ein deutscher oder französischer Lehrer des Handelsrechts, sondern es ist der englische Lehrer der Volkswirthschaft, Adam Smith, welcher (Wealth of Nations book V chap. 1) folgendermaaßen definirt: „In einer private copartnery ist jeder Partner verpflichtet für die Schulden der Gesellschaft bis zum ganzen Betrage seines Vermögens; in einer joint stock company dagegen ist jeder Partner verpflichtet nur zur Höhe seiner Aktie" *).

Smith ist es, der diese juristische Gestalt der Gesellschaft in engen Zusammenhang bringt mit dem wirthschaftlichen Verhalten der Gesellschafter und beschränkte Haftbarkeit zum Korrelat der Entfernung macht, in welcher sich die Aktionäre gegenüber der wirklichen Geschäftsführung des Aktienunternehmens befinden.

§ 102. Zwischen diesen beiden Polen, welche ihren konsequenten Ausdruck gefunden haben in der offenen Handelsgesellschaft einerseits, der Aktiengesellschaft andererseits, giebt es eine Anzahl von Varietäten oder Mittelgliedern, die eine verschiedene Kombination der beiden Elemente, berufsmäßige Thätigkeit für das Gesellschaftsunternehmen und bloße Kapitaleinlage in deren Vermögen, eine verbesserte Mischung, eine Anpassung an gewisse besondere Zwecke eines Unternehmens versuchen.

Die Kommanditgesellschaft (die uns bekannte Ausbildung der mittelalterlichen commenda) nimmt von der offenen Handelsgesellschaft das Element leistungsfähiger Persönlichkeiten, welche sich selber für das Unternehmen einsetzen; von der Aktiengesellschaft das Element beschränkter Vermögenseinlagen von Kapitalisten, welche zu der thätigen Persönlichkeit (oder mehreren derselben) das Vertrauen haben, daß sie in freier selbständiger Bewegung — nicht als bloße Beamte der Gesellschaft, wie es bei der Aktiengesellschaft der Fall ist — ein Unternehmen zum Ziele zu führen verstehe. Dem gesteigerten Vertrauen entspricht die Erwartung des gesteigerten Gewinnes von der Vermögenseinlage des „stillen" Gesellschafters.

Die Kommanditgesellschaft nähert sich vollends der Aktiengesellschaft als Kommanditgesellschaft auf Aktien, welche von der

*) In a private copartnery, each partner is bound for the debts contracted by the company to the whole extent of his fortune. In a joint stock company, on the contrary, each partner is bound only to the extent of his share.

letzteren Gesellschaftsform den Vortheil entlehnt, Kapitalmassen durch die Form der Aktien heranzuziehen, die größer sind, als es ohne diese Form meistens möglich ist, wo es sich vielmehr oft nur um die Einlagen einzelner weniger Kommanditisten handelt.

Der größeren Selbständigkeit der thätigen Persönlichkeiten in der Kommanditgesellschaft und dem größeren Vertrauen der Kommanditisten entspricht die größere Gefahr des Unternehmens und hiemit wiederum der eingeschränktere Kreis der Bethätigung für diese Form der Handelsgesellschaft.

Hiezu ist dann neuerdings durch die Gesetzgebung des Deutschen Reiches (Gesetz vom 20. April 1892) auf Grund der Vorbereitungen aus der Mitte des deutschen Handelsstandes (Aeltestenkollegium der Berliner Kaufmannschaft, Ausschuß des deutschen Handelstags) die „Gesellschaft mit beschränkter Haftung" getreten*).

Diese ist eine Abart der Aktiengesellschaft, welche sich der offenen Handelsgesellschaft nähert. Sie ist auf eine nur beschränkte Anzahl von Theilnehmern berechnet; daher sind diejenigen Vorsichtsmaaßregeln der Gesetzgebung überflüssig, welche bei einer Aktiengesellschaft die Interessen der großen Zahl der Aktionäre in Schutz nehmen wollen, so namentlich die Verantwortlichkeit der Gründer des Unternehmens gegenüber den Theilhabern. Andererseits sind die Theilhaber in weitergehendem Umfange für das Gesellschaftskapital verpflichtet als die Aktionäre einer Aktiengesellschaft. Sie haften solidarisch für die vollständige Einzahlung des Stammkapitals seitens der übrigen Theilhaber; sie können statutarisch zur Zahlung von Nachschüssen auf ihre Antheile verpflichtet werden. Es entspricht wiederum der Beschränkung der Theilhaberschaft auf einen engen Kreis von Personen, der nicht leicht erweitert oder verändert werden soll, daß — verschieden von der Aktiengesellschaft — die Uebertragbarkeit der Antheile gefesselt ist an die Bedingung eines gerichtlichen oder notariellen Vertrags.

Aufsichtsrath und Generalversammlung sind nicht vorgeschrieben. Veröffentlichung von Bilanzen (Jahresabschlüssen) ist nur für Banken und Versicherungsinstitute erforderlich — also nur bei solchen Unternehmungen, welche dem draußen stehenden Publikum gegenüber als Kontrahenten dadurch eine Gewähr der Sicherheit leisten sollen.

Dann hat die Gesellschaft mit beschränkter Haftung freilich mit der Aktiengesellschaft gemein, daß nur das Gesellschaftsvermögen den

*) Eduard Rosenthal, Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Erster Supplementband (1895) S. 337 ff.

Gläubigern haftet nebst statutarischen Nachschüssen — darüber hinaus aber der Gesellschafter nicht haftbar ist.

§ 103. Diese Zwischenbildungen, zumal die neuerdings erst rechtlich geschaffene, sind experimentelle Formen, welche in ihren tastenden Bemühungen, die Elemente der entgegengesetzten Handelsgesellschaftsformen zu vereinigen, eine Anpassung an besondere Zwecke suchen, deren Erfolg erst auf dem Boden einer breiteren Erfahrung sich wird beurtheilen lassen.

Wir beschränken uns hier auf die Charakteristik der beiden hauptsächlichen Typen, welche die großen principiellen Gegensätze in der Organisation der Handelsgesellschaften bedeuten.

Die offene Handelsgesellschaft hat niemals aufgehört, unter den mannigfaltigen Arten der Gesellschaftsformen durch Zahl und Bedeutung an der Spitze des ganzen Handelsgesellschaftswesens zu stehen. Seit Jahrhunderten ist diese Form die üblichste gewesen, in dem gegenwärtigen Jahrhundert hat sie immer größere Anwendung gefunden. Diese Konstanz und diese zunehmende Gunst ist nur verständlich durch bestimmte Gründe, die immer wieder dazu veranlaßt haben.

Der erste und mächtigste ist der uns bekannte — der Blutsverband. In einer großen Zahl von Handelshäusern, für überseeischen Handel, für Bankbetrieb, für Kleinhandel, ist dieser älteste und einflußreichste Anlaß der Vergesellschaftung auch der wirksamste geblieben. Sei es, daß Verwandte ein Unternehmen begründen, sei es namentlich, daß die Söhne hineinwachsen in das Unternehmen des Vaters, bei großen Unternehmungen auch die entfernteren Verwandten. Es wird dadurch zweierlei erreicht: einmal das Zusammenwirken derer, die durch die Natur nahe an einander gebunden sind; dann die Fortsetzung in die Zukunft über die Grenze der einen Generation hinaus. Indem bei Lebzeiten des Vaters, Oheims u. s. w. die jüngeren Glieder der Familie thätige Gesellschafter werden, wachsen sie zu den Stützen heran, durch welche über die Schranke des einzelnen Menschenlebens hinaus dem Unternehmen Dauer gegeben wird. Die Mitwirkung der jüngeren bei Lebzeiten der älteren sorgt dafür, daß der Todesfall nicht einen Riß hervorbringt in der Leitung des Unternehmens, an dem dasselbe leicht zu Grunde geht.

Der zweite Grund, der den ersten ergänzt, der da einzuspringen hat, wo überhaupt keine Familienglieder oder keine geeigneten Persönlichkeiten unter diesen vorhanden sind — der zweite Grund ist das sich im

Dienste eines Unternehmens Bahn brechende Talent. Von der untersten Stufe dient sich eine junge Kraft herauf, die zum Heile eines Geschäftshauses zuletzt in die Partnerschaft aufgenommen wird, die öfter geradezu der Träger, die Säule eines großen Unternehmens wird da, wo die Fähigkeit, der Fleiß der ursprünglichen Inhaber nachläßt, wo die vorhandenen Familienglieder Geringes leisten, eine mehr nominelle Mitwirkung entfalten oder ganz und gar versagen.

Der dritte Grund ist die Ergänzung der Kräfte, die gleich bei Begründung eines Unternehmens oder im Verlaufe seiner Erlebnisse erforderlich wird, indem die Zusammenlegung von zwei für sich allein zu kleinen Kapitalien oder die Vereinigung einer überwiegenden persönlichen Tüchtigkeit mit dem überwiegenden Kapitalbesitz des Partners, oder die Verbindung verschiedener persönlicher Qualifikationen, die beide in ihrer Weise für das gemeinsame Unternehmen förderlich sind, oder bloß verschiedener Temperamente der Aufgabe eines Handelsunternehmens dienen.

Auf dem Gebiete dieser letzteren Veranlassungen ist es namentlich, wo die gleichsam mechanische Kombination verschiedener Kräfte der menschlichen Fehlbarkeit unterworfen ist und wo durch häufige Aenderungen, Auflösungen, neue Verbindungen u. s. w. versucht wird, das Richtige zu finden, das man beim ersten Male nicht getroffen hat.

Immer wird es neben den technischen Fragen nach angemessener Vereinigung und wechselseitiger Ergänzung der erforderlichen Kräfte für ein gesellschaftliches Unternehmen für den Erfolg, für den Fortbestand, für Ansehen und Kredit desselben von Bedeutung sein, wieweit es gelingt, die *sittliche* Einheit, das innere Zusammenwirken der verschiedenen Persönlichkeiten herzustellen. Dieses aber wird, im Allgemeinen und auf die Gesammtheit eines Volkes übertragen, wesentlich bedingt sein durch den allgemeinen Kulturgrad. Und sofern wir das Vertrauen haben, daß unsere Kultur berufen ist, fortzuschreiten und ihren Fortschritt in der Milderung der Sitten zu bewähren, werden wir auch erwarten müssen, daß jener gesellschaftliche Charakter der Unternehmungsformen im Laufe der Zeit nicht abnimmt, sondern zunimmt.

§ 104. Der *Aktiengesellschaft* ist es ergangen wie so manchen anderen menschlichen Einrichtungen. Ihre unleugbaren Fehler haben sie nicht abgehalten, ein kräftiges Leben zu entwickeln und in einer vor 100 Jahren nicht geahnten Masse dieses Leben zu bethätigen.

Der etwaige Widerspruch, der darin liegt, löst sich noch besser auf, wenn man sich klar macht, daß der hauptsächliche unter jenen Fehlern

kein anderer ist als derjenige, an welchem die moderne Staatsverfassung leidet. Die heutigen Aktiengesellschaften sind rechte Abbilder — oder, wenn man will Zerrbilder — des heutigen Staates. Das Bindeglied in dieser Vergleichung ist die Arbeitstheilung und ihre ewigen Konsequenzen.

Die Theilnahme am Staate ist in unsrem Zeitalter die Forderung aller gesitteten Nationen. Ihre Befriedigung hat diese Forderung aber weit mehr in den Paragraphen der Verfassungen gefunden als in der wirklichen Bethätigung der Theilnahme. Das große Hinderniß, welches der Theilnahme im Wege steht, ist die Arbeitstheilung, deren wachsende Ansprüche in einer civilisirten Gesellschaft den heutigen Menschen so sehr in seine Berufsinteressen bannen, daß sie ihm keinen Raum übrig lassen, Staatsmensch zu sein. Oder der Raum, der wirklich übrig bleibt, ist ein so schmaler, daß die lebendige Theilnahme am Staate ersetzt wird durch minderwerthige Surrogate.

Dennoch und trotz der hieraus hervorgehenden Klagen zeigt der Staat der Gegenwart eine Lebenskraft, welche ihn zur Lösung der größten Aufgaben befähigt. Dieses wird dadurch möglich, daß dieselbe Arbeitstheilung, welche die Mehrzahl der Staatsbürger hindert, am Staate thätig theil zu nehmen, in der Gestalt des staatlichen Beamtenthums sich Organe schafft, welche den Haupttheil des Staatsberufes erfüllen.

Es ist ähnlich mit der Aktiengesellschaft.

Der, mit dem Staate verglichen, unzweifelhaft viel kleinere Bereich derselben ist zu verhältnißmäßig so großer Entfaltung gelangt, weil die Theilnahme der besitzenden Klassen an den Aktiengesellschaften eben so sehr ihren Bedürfnissen entspricht wie umgekehrt diese Theilnahme für bestimmte große wirthschaftliche Zwecke verlangt worden ist.

Es ist ein charakteristischer Zug unserer Kapital besitzenden Klassen und der Arbeitstheilung, die jeden Einzelnen innerhalb derselben in ihre Zweckmäßigkeit einspannt, daß sie Kapital werbend anlegen wollen, ohne doch selber damit thätig zu sein, ja ohne selber auch nur eine thätige Aufsicht über die Arbeit mit diesem Kapital zu üben. Es ist andererseits ein unwiderstehlicher Zug unserer Volkswirthschaft, koncentrirte Kapitalmassen für gewisse Unternehmungen zu brauchen, die nach den jeweiligen Umständen nur auf dem Wege der Aktiengesellschaft zusammengebracht werden können.

Die Lösung dieses Problems besteht nun darin, daß dieselbe Arbeitstheilung, welche den Kapitalisten von seiner Kapitaleinlage trennt, ein Beamtenthum erzeugt, das dieselbe in seinen Schutz nimmt. Auf welcher Stufe der Reife dieses Beamtenthum ist, wie viele unter den

Aktiengesellschaften sich eines makellosen Beamtenthums rühmen dürfen, wie viel Pflichttreue, Aufopferung, Ehrlichkeit darin zu finden ist, wie viele räudige Schafe darunter sind — es ist dieselbe Frage, die beim Staate und seinem Beamtenthum wiederkehrt, die in den verschiedenen Staaten, in den verschiedenen Gruppen des Beamtenthums verschieden zu beantworten ist.

Die Aufgabe ist hier wie dort die fortschreitende Verwirklichung der Forderung, daß neben den Menschen, die im Dienste ihres eigenen Interesses arbeiten, es in der heutigen Gesellschaft eine immer größere Masse von Menschen geben muß, welche im Dienste fremder Interessen arbeiten.

Die Kennzeichen einer qualitativ fortschreitenden Bewegung sind auch deutlich zu bemerken. Immer mehr nimmt das Beamtenthum dieser großen Gesellschaften die Eigenschaften und die Bedingungen an, die dem öffentlichen Beamtenthum seinen Halt und seinen tieferen Grund gewähren. Die lange Dauer, die Lebenslänglichkeit, die enge Verknüpfung des Bediensteten mit dem Organismus, dem er angehört, wird immer üblicher, wird in dem Grade die Regel, als es große angesehene Institute des Handels, Bankwesens, der Gewerbe, der Verkehrsanstalten sind.

§ 105. Trotz dieses Aufschwunges der Aktiengesellschaften sind die Schranken, die Adam Smith einst gesetzt hat, keineswegs ganz über den Haufen geworfen worden. Sind es doch die gleichen Schranken, welche im Wesentlichen auch einer wirthschaftlichen Verwaltung des Staates gesetzt sind, weil sie jeder wirthschaftlichen Verwaltung durch Beamte, statt durch den Eigenthümer des Kapitals, gesetzt sind. Es ist — um die Worte des Adam Smith zu brauchen — die uniforme Methode. Nach dieser uniformen Methode kann man Forsten bewirthschaften, aber nicht Landgüter, am wenigsten heutzutage; kann man Posten und Eisenbahnen verwalten, Telegraphen und Telephone, aber nicht spekulative Unternehmungen; kann man eine gegebene Technik auf ihrem derzeitigen Stande ins Leben übertragen, aber nicht einer neuen Technik zum Dasein verhelfen.

Indessen die Erscheinungen des 19. Jahrhunderts haben gezeigt, daß eine starke Tendenz vorhanden ist, dieser Schranken zu spotten. Sie kommt nicht von jener Seite her oder doch nicht hauptsächlich von jener Seite her, welche man so oft für die Mißbräuche des Aktienwesens angeklagt hat, von dem rücksichtslosen Erwerbs- und Spekulationstrieb. Der stärkere Grund — denn jener erstere rächt sich ja

bald durch die Rückschläge und den Zusammenbruch dessen was nicht lebensfähig ist — ist die überragende Größe koncentrirten Kapitals, welches mehr und mehr zu einer Menge von Unternehmungen erforderlich ist, oder dessen überlegene Größe doch einen so viel entschiedenern Erfolg verspricht.

Nehmen wir an, die Verwaltung eines großen Eisenbahnunternehmens entspräche der Vorschrift des Adam Smith, hinsichtlich der Uniformität der Verwaltung, ihrem Wesen nach gar nicht oder nur in sehr beschränktem Umfange — so würde gleichwohl allenthalben, wo der Staat selber die Eisenbahnen nicht in die Hand nimmt, die Aufbringung der dazu gehörigen koncentrirten Kapitalmasse durch eine Aktiengesellschaft erforderlich sein, weil es für diesen Zweck außer dem Staat und der Aktiengesellschaft ein Drittes nicht giebt. Wegen der also gebotenen Form der Kapitalaufbringung würden die Schattenseiten der Aktienverwaltung ebenso in den Kauf genommen werden müssen, wie die Schattenseiten der Staatsverwaltung in den Kauf genommen werden — in beiden Fällen die Schattenseiten der Beamtenverwaltung.

Das denkbare Dritte, großes Kapital von ausreichendem Umfange in einer einzigen Hand, würde für die Wirklichkeit aus mehreren Gründen versagen. Denn einmal — wie wir bereits gesehen haben — ist der Eigenthümer eines sehr großen kapitalistischen Betriebs auf eine Beamtenverwaltung angewiesen, ungefähr ebenso wie eine Aktiengesellschaft und ein Staat. Dann aber findet sich selten eine so große Kapitalmasse in einer Hand, und wenn sie sich findet, ist der Besitzer selten geneigt, sein ganzes Kapital allein in diesem Einen Unternehmen anzulegen.

So scheint es sich zu erklären, daß auf solchen Gebieten des Bankgeschäfts, die durchaus nicht als Domäne der „uniformen Methode" angesehen werden können, erfolgreiche Aktiengesellschaften sich entwickelt haben. Das Gebiet der Kreditanstalten (crédits mobiliers, financing companies) ist im Unterschiede der Depositenbanken, Checkbanken, Zettelbanken — welche Gruppe allein im modernen England den Namen einer „Bank" genießt — jener uniformen Technik und sicheren Routine nicht zugänglich, durch die sich das Bankgeschäft im engeren Sinne auszeichnet und für Aktienunternehmungen empfiehlt. Vielmehr ist ihr Geschäft ein wesentlich spekulatives, auf die Kapitalanlage in gewagten Darlehensunternehmungen gerichtetes.

Hier mag eine Masse von Geschäftserfahrung vor Ausschreitungen bewahren, wie sie sonst als naheliegende Gefahren derartiger Institute bezeichnet worden sind, das Verantwortlichkeitsgefühl der leitenden Kräfte,

eine angemessene Vereinigung kollegialer Elemente, Geschicklichkeit in der Auswahl der Spekulationen, Geschicklichkeit in der Rückendeckung und Abwälzung des Risikos auf andere Schultern (Emissionen). Dennoch dürfte der entscheidende Grund für den Erfolg solcher Institute in den Kapitalmassen liegen, die sie durch die Form der Aktiengesellschaft zusammenbringen, koncentrirte Summen von 100 Millionen Mark und darüber.

Ein Vergleich der Aktienunternehmungen dieser Art und der auf denselben Geschäftsbetrieb gerichteten Großkapitalien einzelner Unternehmer in ihrem eigenen Besitze ist deshalb nicht leicht, weil zwar die Geschäftserfolge der Aktiengesellschaft der Oeffentlichkeit anvertraut werden müssen, nicht aber die Erfolge dieser Einzelnen.

§ 106. Es bleibt uns übrig, eine ziffermäßige Anschauung von der thatsächlichen Entwicklung der Aktiengesellschaften zu gewinnen*).

Im Jahre 1886—87 gab es in Deutschland überhaupt an Aktiengesellschaften: 2143 mit einem Aktienkapital von 4877 Millionen Mark und 867 Millionen Mark Obligationen.

Hievon waren ihrem Zwecke nach

1. Banken: 248 mit 1598 Millionen Mark Kapital und 36,5 Millionen Mark Obligationen,
2. Versicherung: 113 mit 409 Millionen Mark Kapital und 0,5 Millionen Mark Obligationen,
3. Industrie: 1562 mit 2083 Millionen Mark Kapital und 480 Millionen Mark Obligationen,
4. Verkehrsanstalten: 220 mit 787 Millionen Mark Kapital und 350 Millionen Mark Obligationen.

Der Zahl der Gesellschaften nach gehörte also die große Mehrzahl der Industrie an, dem Kapital nach kam nur etwas über zwei Fünftel auf die Industrie. Die Banken thun sich hervor durch die durchschnittsmäßige Größe des Kapitals.

Damit scheint für das in deutschen Banken angelegte Aktienkapital eine gewisse Sättigung eingetreten zu sein. Denn in den Jahren

*) Vgl. Handwörterbuch der Staatswissenschaften Bd. I (1890), Statistik der Aktiengesellschaften S. 123 ff. Ferner: Erster Supplementband zum Handwörterbuch der Staatswissenschaften (1895), Statistik der Aktiengesellschaften S. 25 ff.

1890—1894 vermehrt sich das Aktienkapital in Deutschland um etwa 500 Millionen Mark, aber für Banken nur um 47,6 Millionen Mark. Die große Masse des Aktienkapitals fließt jetzt der Industrie zu.

In Großbritannien und Irland war die Zahl der Aktiengesellschaften im Jahre

1886: 9471 mit einem Kapital von 530 Millionen £
1893: 17555 „ „ „ „ 1013 „ „

In sieben Jahren hat sich die Zahl und das Kapital der Aktiengesellschaften dort nahezu verdoppelt. Es ist heute fast das Vierfache der Kapitalsumme, welche in deutschen Aktiengesellschaften angelegt ist.

An heute (Ende 1896) bestehenden Aktienbanken (joint stock banks) berechne ich*) 157 Gesellschaften, welche zusammen ein eingezahltes Kapital haben im Betrage von 123 Millionen £. Diese Summe würde das in deutschen Aktienbanken steckende Kapital nicht erheblich übertreffen, wenn man hier gleichartige Dinge vergliche. Weil aber der Begriff der joint stock banks ein engerer ist als der der deutschen „Banken", so ist ein schärferer Vergleich nicht wohl möglich**).

IV. Die Kartelle.

§ 107. Soweit haben wir die Organisation des Handels gleichsam nach innen hin betrachtet, d. h. unter dem Gesichtspunkte der Frage, welche Formen und in wie weit die verschiedenen Formen den Zwecken der Handeltreibenden entsprochen haben.

Jetzt kehrt sich unser Blick über die Grenzen des nach innen gewendeten Interesses hinaus, mit der Frage, inwieweit die Ansprüche

*) In Whitaker's Almanack for 1897, p. 297—299, sind sie einzeln aufgeführt mit Kapital, Reserve, Dividende und Gründungsjahr.

**) Gerade im Laufe der letzten Jahre hat sich eine starke Tendenz zur Verschmelzung und Concentration der Banken in England, in der Form von Aktiengesellschaften, durchgesetzt. Großes Kapital, Publicität, Kostenersparung in der Verwaltung, hat zu fortschreitenden Einheiten geführt, neben der wachsenden Beliebtheit der Aktiengesellschaft als solcher, die dazu veranlaßt hat, daß „die Anzahl von Privatfirmen jeder Art, die in Aktiengesellschaften verwandelt worden sind, einfach enorm ist" (F. E. Steele, Bank Amalgamations, Economic Journal. 1896, 535—541. Vgl. F. E. Steele, Competition as it affects Banking, Economic Journal. 1893, 637—643).

der Gesammtheit an den Handel durch diese seine Formen befriedigt worden sind.

Hiemit fassen sich alle die bisher betrachteten Formen zusammen als Ausstrahlungen eines einzigen Grundsatzes der Organisation, nämlich desjenigen, welcher nach der vorherrschenden Gewohnheit früherer Jahrhunderte und zumal des gegenwärtigen Jahrhunderts in dem Erwerbstriebe wurzelt und in der arbeitstheiligen Volkswirthschaft Leistungen gegen Entgelt anbietet, die von anderen begehrt werden.

Die Wissenschaft unseres Faches hat seit den Anfängen ihr Interesse der Frage zugewendet, ob und unter welchen Bedingungen dieses Walten des Erwerbstriebes für die Gesammtheit seine Schuldigkeit thut.

James Steuart*) widmet in seiner ausführlichen Behandlung der Preislehre ein besonderes Kapitel der Konkurrenz und erörtert das Problem, wie man die Konkurrenz auf beiden Seiten des Preiskampfes in gleicher Stärke erhalten könne. Er folgert aus seiner Lehre von der Nothwendigkeit gleich starker Konkurrenz auf beiden Seiten, daß ein Monopol, weil es die Konkurrenz auf der einen Seite vermindert, ein Verbrechen ist, — die Konkurrenz, die stattfinden sollte unter verschiedenen Personen, welche dieselbe Waare zu verkaufen haben. Der Monopolist, sagt er, kauft alles in der Absicht, es mit mehr Profit zu verkaufen; nachdem er alle Konkurrenten entfernt hat, tritt er allein auf der einen Seite des Preiskampfes auf gegen mehrere Konkurrenten auf der anderen Seite: dieser Mensch wird mit Recht vom Staate bestraft, weil er verhindert hat, daß der Preis der Waare zu einem gerechten Verhältniß mit ihrem Werthe gelangte; er hat das Publikum bestohlen, er soll Ersatz dafür leisten.

Hiebei hat Steuart nicht das rechtliche Monopol im Auge, welches von Staats wegen einem einzelnen Unternehmer verliehen worden ist. Denn hiebei hat der Staat so zu sagen mit offenen Augen und nach freier Entschließung ein Monopol hingegeben und hat daher seine Maaßnahmen als Vertreter des gemeinen Besten im Vorwege zu treffen gewußt. Nein, es ist das faktische Monopol, welches im Gegensatze zu den Voraussetzungen der Wirthschaftsordnung durch die Willkür einzelner Privater und durch eigene Maaßnahmen herbeigeführt worden ist, und welches eben darum als eine Ueberrumpelung des gemeinen Besten erscheint.

*) Inquiry into the principles of political economy (1767) book II chap. 7 französische Uebersetzung 1789.

James Steuart ist nur der theoretische Niederschlag derjenigen praktischen Anschauungen, welche Jahrhunderte lang die Gesetzgebung für den wirthschaftlichen Verkehr beherrscht haben, in England wie in den anderen Ländern Europas. Er steht aber zugleich am Wendepunkte zweier Zeitalter, und die junge Wissenschaft der Volkswirthschaft, die in seinen Tagen emporwuchs, leitet eine wesentlich verschiedene Anschauung ein.

§ 108. Diese neue Schule, theils die physiokratische, theils diejenige des Adam Smith, wendet sich allein gegen rechtliche Monopole und gegen die Staatsgewalt, welche sie verliehen hat. Sie hält die Konkurrenz, solange nur die obrigkeitliche Gewalt sie nicht hindert, für eine natürliche und unzerstörbare Macht des Wirthschaftslebens. Sie fordert daher die Freiheit der Konkurrenz, d. h. die Enthaltung des Staats von jedem Eingriffe in dieselbe.

Adam Smith*) geht so weit, daß er in seiner Erörterung des Kornhandels „die verbreitete Furcht vor Aufkauf und Monopolisirung" mit der verbreiteten Furcht vor Hexerei vergleicht. Er ist ganz der Geistesverwandte der Physiokraten darin, daß er es für überflüssig hält, in eine Erörterung der Konkurrenz einzutreten. Er setzt sie als Folge des Fehlens obrigkeitlicher Schranken einfach voraus. Nur darin unterscheidet er sich von seinen französischen Zeitgenossen (bei dieser Gelegenheit wie sonst öfters), daß er bei anderem Anlaß selber den Zweifel an jenem Axiom rege macht. An der Stelle, an welcher er von dem Koalitionsrecht der Arbeiter redet**), tritt mit einem Mal ein anderes Princip herein, welches doch ebenso gut wie die Konkurrenz aus dem Interesse der einzelnen Gewerbetreibenden hervorgeht. Die Unternehmer, sagt Smith hier, sind immer und allenthalben in einer Art von stillschweigender, aber beständiger und gleichförmiger Koalition behufs Niederhaltung des Lohnes auf seinem gegenwärtigen Stande. Ja, er fügt hinzu: „Wir hören selten von dieser Koalition, weil sie der gewöhnliche und, man kann sagen, der natürliche Zustand der Dinge ist, von dem Niemand weiter redet."

Es sollte hienach ein natürlicher Zustand sein, daß die Unternehmer wegen der Lohnbestimmung in Koalition treten; es sollte aber ein unnatürlicher Zustand sein, daß die Kornhändler koalirten? Die Annahme der Möglichkeit einer Koalition der Kornhändler sollte wie der

*) Wealth of Nations book IV chap. 5.
**) Wealth of Nations book I chap. 8.

Glaube an Hexerei eines verständigen Menschen unwürdig sein und diesem allein der Glaube an die Konkurrenz derselben ziemen?

In der That ist jener Hexenglaube mit der alten Zeit nicht begraben worden. Er ist mit verstärkter Kraft aufgelebt in den Ansichten der Socialisten im 19. Jahrhundert.

§ 109. Louis Blanc*) zieht aus den Erscheinungen der Volkswirthschaft des 19. Jahrhunderts den Schluß, daß „la concurrence conduit au monopole et par la même raison, le bon marché conduit à l'exagération des prix". Proudhon**) sagt übereinstimmend: „Je mehr sich die Konkurrenz entfaltet, desto mehr ist sie darauf aus, die Zahl der Konkurrenten zu vermindern . . . die Konkurrenz tödtet die Konkurrenz."

Karl Marx giebt demselben Gedanken Ausdruck, indem er am Schlusse seines ersten Bandes die Entwicklungstendenz der heutigen Produktionsweise kennzeichnet: „Diese Expropriation vollzieht sich durch das Spiel der immanenten Gesetze der kapitalistischen Produktion selbst, durch die Koncentration der Kapitalien: je ein Kapitalist schlägt viele todt"***).

Es ist ein geringer Trost für die Gegner des Socialismus, wenn der Apologet der physiokratischen Ansicht, ein Jahrhundert nach dem Zeitalter der Physiokraten, wenn Frédéric Bastiat — unverwirrt durch die Thatsachen — erklärt: „Es genügt zu wissen, daß die Konkurrenz nichts anderes ist als die Abwesenheit einer willkürlichen Autorität, die in die Tauschakte eingreift, um daraus zu folgern, daß die Konkurrenz unzerstörbar ist"†).

Im Angesichte dieser Gegensätze wird es die Aufgabe sein, theils durch eine nähere Analyse des Wesens der Konkurrenz, theils durch eine Vergleichung der wirklichen Erscheinungen einen Standpunkt zu gewinnen, von dem aus jene Einseitigkeiten und ihr wechselnder Erfolg in den herrschenden Meinungen ihre Erklärung erhalten. Von ihm aus wird dann auch die Organisation der Kartelle (Koalitionen, Syndikate, Monopole, Trusts, Ringe u. s. w.) in das richtige Licht gestellt werden können.

*) Organisation du Travail. 1841 p. 41.

**) Philosophie der Staatsökonomie, deutsch bearbeitet von Karl Grün (1847) Bd. I, 189, 197.

***) Das Kapital Bd. I, 2. Aufl. S. 792.

†) Harmonies économiques (chap. X: Concurrence; 5e édition 1864 p. 249 bis 387).

§ 110. Das Wesen der Konkurrenz, d. h. einer Organisation der Volkswirthschaft, in welcher die Sorge für den Bedarf an die Gewinnlust mehrerer oder beliebig vieler Einzelner überlassen ist, um durch deren Wettbewerb die Interessen des Bedarfs sicher zu stellen, schließt in sich zweierlei Momente, die einander im Verlaufe der Dinge aufzuheben trachten.

Das Eine ist das Moment der stillschweigenden oder ausdrücklichen Vereinbarung, insofern die Konkurrenz die Möglichkeit gewähren soll, daß die Mitwerbenden neben einander bestehen können, weil sonst der Sieg einzelner Stärkerer die Konkurrenz aufheben würde. Das Andere ist das Eintreten dieses Sieges der Starken und damit der Untergang der Schwachen als Folge gerade einer scharfen Konkurrenz, die von dem Element der Vereinbarung sich losgerissen hat.

Welches der beiden Momente das stärkere ist, bis zu welcher Höhe es seine Macht entfaltet, wie der historische Verlauf ihrer Folgewirkungen ist, das hängt von den Bedingungen jedes einzelnen Erwerbsgebietes, jedes Volkes, jedes Zeitalters ab — Bedingungen, die den gesetzgeberischen, technischen, psychologischen Umständen desselben entspringen.

Es sind — um ein großes Beispiel anzuführen — Umstände, die aus der Gesetzgebung fließen, wenn gewisse Unternehmungen zwar überhaupt an private Unternehmer überlassen werden, jedoch wenn deren Konkurrenz so eingeschränkt wird, wie es — um ein hauptsächliches Beispiel zu nennen — bei den Eisenbahnen Englands geschehen ist.

Es sind technische Umstände, die im letzten Grunde jede solche Gesetzgebung bestimmen, durch welche der Bau und der Unterhalt öffentlicher Straßen, der Betrieb von Kanälen, Eisenbahnen u. dgl. an private Unternehmer überlassen wird.

Es sind psychologische Umstände, wenn der gleichwohl vorhandene Rest der Konkurrenz zwischen solchen Eisenbahnunternehmungen u. s. w. einerseits aufgehoben wird durch Vereinbarungen und Verschmelzungen, andererseits gewisse Ueberbleibsel am Leben erhält, welche Bastiat's Wort von der Unzerstörbarkeit der Konkurrenz zu bestätigen scheinen — allerdings unter Verhältnissen, in denen ein großes Stück dieser Konkurrenz bereits zerstört worden ist.

Jede andersartige Kombination der zusammenwirkenden Umstände in einem gegebenen Erwerbsgebiet erzeugt nun eine andersartige Mischung der Elemente in den Erscheinungen der Konkurrenz. Je weniger ein Erwerbsgebiet technisch und gesetzgeberisch gebunden ist, um so günstiger sind die hieraus folgenden Gründe für die Entfaltung konkurrirender

Kräfte, welche auf den Kampfplatz treten. Wie sich aber unter ihnen der Kampf entwickelt, das hängt wiederum von den psychologischen Stimmungen ab, die nun dem Kampfe oder dem Frieden günstiger sein mögen.

Der träge Schlendrian, der überhaupt kein Kampf ist, wie lahme Gäule auf der Rennbahn kein ernsthaftes Wettrennen zu stande bringen können — als das eine Extrem; der energische Individualismus, die kühne, Neues versuchende Thatkraft, der rücksichtslose Kampf — als das andere Extrem; die Vereinbarung zwischen regsamen Kräften als die bewußte Abhülfe gegen regellosen, selbstvernichtenden Wettbewerb — als das Dritte zwischen beiden Extremen.

Diese typischen Möglichkeiten, verschieden nach Zeitaltern und Ländern, nach Großstadt und Kleinstadt, neuer oder alter Phase der Volkswirthschaft.

In den Wechsel der psychologischen Umstände bringt dann wiederum der Wechsel der technischen Bedingungen hinein, wenn neue Verkehrsmittel den Markt erweitern, wenn neue Produktionsmethoden ganz andere Stoffe in den Wettkampf hineinführen.

Diese allgemeineren Sätze, die einer Analyse des Wesens der Konkurrenz dienen sollen, ergänzen wir durch die Schilderung einer konkreten Erscheinung.

§ 111. Wie sich im Gebiete des Eisenbahnwesens Konkurrenz und Koalition gestaltet haben, das zu zeigen, wird an seinem Orte ohnehin Gelegenheit sein und wird dort auch besser am Platze sein als an dieser Stelle.

Hier wählen wir ein besonders merkwürdiges Stück des großen Handels, welches fortdauernd seinen Trieb zu Kartellbildungen in den verschiedenen Ländern und Zeiten erwiesen hat.

Es ist der Kohlenhandel in England.

Die Kohlenproduktion war durch die natürlichen Bedingungen und die Schranken der älteren Verkehrsmittel bis in das 19. Jahrhundert hinein auf einen engen Bereich beschränkt. Hier waren die technischen Voraussetzungen günstig für das, was im 18. Jahrhundert überhaupt die öffentliche Meinung und die Gesetzgebung beschäftigte, die Bildung von Koalitionen behufs Aufrechterhaltung oder Erhöhung der Preise. Daher 1711 ein Gesetz, welches alle Vereinbarungen zwischen Kohlengrubenbesitzern, Schiffseigenthümern u. s. w. zum Aufkauf von Kohlen bei Strafe verbietet. Es folgten mehrere verwandte Gesetze,

darunter eines im Jahre 1788, welches die Vorschrift enthält, daß jede Anzahl von Personen, die mehr als fünf beträgt und in covenants oder partnerships vereinigt ist, sei es, daß sie den Kohlenhandel oder Ordnungen für dessen Betrieb zum Gegenstande hat, als eine gesetzwidrige Koalition zur Steigerung der Kohlenpreise angesehen werden soll.

Im Angesichte dieser Gesetze hatte sich ein Kartell entwickelt, und zwar in folgender Weise.

Im Jahre 1771 zeigten sich wegen eines Mangels an Vereinbarung unter den Kohlengrubenbesitzern am Tyne große Unregelmäßigkeiten. Es wurde von einem derselben, dessen Grube in Folge dieser Unordnungen ganz geringe Erträge hatte, eine Vereinbarung angeregt. Daraus entstand allmälig (1786—87) ein festes Kartell, die „Limitation of the Vends“ (Beschränkung der Verkaufsmassen). In jährlicher Zusammenkunft wurden jetzt, auf Grund des Gesammtabsatzes der voraufgehenden Jahre, die Produktionsmasse des folgenden Jahres und die Vertheilung derselben auf die einzelnen Besitzer festgestellt. Die Absicht war, jedem der Producenten einen angemessenen Gewinn zu sichern. Denn der Preisdruck, der durch die Regellosigkeit der Kohlenproduktion herbeigeführt wurde, hatte die Folge, daß die Gruben mit höheren Produktionskosten nicht fortarbeiten konnten und, einmal abandonnirt, zusammenstürzten. Die Absicht war ferner, eine Regelmäßigkeit in der Zahl der beschäftigten Arbeiter, Pferde u. s. w. zu schaffen.

Die Fortdauer dieser Vereinbarung wurde jedes Jahr in Frage gestellt durch die Verhandlungen, die sich namentlich auf das jeder Grube zuzumessende Quantum bezogen. Es gelang gleichwohl meist, das Abkommen zu erneuern.

Gegen dieses Kartell ist der öffentliche Ankläger in Newcastle (Ostern 1795) eingeschritten, die Klage ist aber im Sande verlaufen. Die Vereinbarung bestand fort.

Ein Parlamentsausschuß vom Jahre 1800 stellte diese Thatsachen fest, und neue Parlamentsausschüsse in den Jahren 1829 und 1830 erörterten die Fortdauer derselben. Der Präsident des Kartells vertheidigte dieses gegen die Anklagen des Publikums, indem er ausführte, daß Dank dem Kartell der Londoner Kohlenmarkt jederzeit regelmäßig und zu einem festen Preise versorgt gewesen sei. Das Kartell leiste das Gleiche wie die Verwaltung der Ostindischen Compagnie oder die Bank von England, die sich in regelmäßigen Sitzungen vereinige, um die zweckmäßigste Art für die Leitung ihrer Geschäfte zu erwägen. Die Schiffsrheder hätten nur kürzlich sich zusammengethan und eine öffentliche

Ankündigung erlassen, worin sie die Frachtsätze mittheilten, an welche sich als Minima jedes Mitglied ihres Verbandes gebunden erklärte.

Um das Publikum aufzuklären, hatten (1829—30) die Grubenbesitzer selber die parlamentarische Untersuchung verlangt.

Der Parlamentsausschuß von 1800 äußerte seine Besorgniß: „es möchte das Einvernehmen der Grubenbesitzer den Preis eines Gegenstandes von solcher Dringlichkeit erhöhen zur Unterdrückung und Gefährdung des Publikums". Der Ausschuß von 1830 „ist geneigt zu glauben, daß man den Handel besser der Herrschaft jener Konkurrenz überläßt, die bereits eingegriffen hat".

Diese Konkurrenz aber, die damals bereits begonnen hatte, entsprang der Aufschließung der anderen Kohlenreviere Englands, die ihrerseits herbeigeführt wurde durch die Entwicklung der Binnenschiffahrt, dann der Eisenbahnen.

Dieselbe hatte die Wirkung, daß mit dem Verluste der Alleinherrschaft des Kohlenreviers von Durham und Northumberland über den Londoner Markt auch jene Organisation sich auflöste — nicht etwa um in einer umfassenderen Organisation gleicher Art, die sich auf ganz England und Schottland erstreckte, aufzugehen, sondern um für ein halbes Jahrhundert einem Zustande der nicht kartellirten Konkurrenz Platz zu machen.

Seit der Mitte der vierziger Jahre verschwindet das alte Kartell, welches zwei Menschenalter bestanden hat, und erst in den allerletzten Jahren hat man wieder versucht, ein Kohlenkartell für Großbritannien zu vereinbaren, auf entsprechend breiterer Grundlage; aber bei dem Versuche ist es bisher geblieben.

§ 112. Zu gleicher Zeit hatte sich eine andere Entwicklung vollzogen.

Im Jahre 1836 hatte sich eine Aktiengesellschaft für Kohlenhandel in London um die (damals für alle Aktiengesellschaften erforderliche) Genehmigung des Parlaments beworben, indem sie sich anheischig machte, die Kohlen um 4 Schilling per Tonne wohlfeiler zu liefern, als die herrschenden Preise waren. In der Vertheidigung des Kohlenkartells war ein beliebter Grund gewesen, es werde dadurch vielen kleinen Kohlenproducenten die Mitwerbung möglich gemacht, dagegen den Unternehmern von mächtigem Reichthum oder den großen Aktiengesellschaften verwehrt, ein Monopol in diesem Gewerbe zu erobern. Und wirklich hatte ja das Gesetz von 1788 das oben erwähnte Verbot ausgesprochen.

Der Ausschuß, den das Parlament dieserhalb niedersetzte, nahm einen verschiedenen Standpunkt ein. Er erklärte in seinem Bericht: „In allen Gesetzen, welche zur Regulirung des Kohlenhandels erlassen worden sind, hat sich die augenscheinliche Absicht des Parlaments bekundet, Koalition und Monopol zu verhindern und den Konsumenten, so weit als möglich, eine reichlichere Zufuhr jener Waare zu einem billigen Preise zu sichern."

Hierauf gestützt, empfiehlt der Ausschuß die Aufhebung der Vorschrift von 1788, die dann auch erfolgt ist. Er empfiehlt damit die Zulassung jener stärkeren Kapitalkoncentration als Waffe gegen die schwächere Kapitalkoncentration des alten Kohlenkartells.

Es trifft hiermit von dem entgegengesetzten Ende zusammen, wenn 40 Jahre später vor dem Ausschusse des Unterhauses über die auswärtigen Anleihen ein sachverständiger Zeuge sagt: die großen Koalitionen des Bank- und Börsengeschäftes sind dasselbe, was jedes große Bankhaus für sich allein ist.

Diese neue Kapitalkoncentration tritt ins Feld wider das alte Kartell, und zu gleicher Zeit tritt die neue Technik der Verkehrsmittel der alten Technik entgegen. Unter den Protesten der Kohlengrubenbesitzer von Durham und Northumberland werden die neuen Eisenbahnen zugelassen, deren Konkurrenz das Monopol des alten Kohlenhandels bricht. So führt das neue Zeitalter neue Kräfte in den Wettkampf hinein, und als im Jahre 1873 das Parlament die Preisbildung auf dem Kohlenmarkte untersucht wegen der Klagen über die Höhe der Kohlenpreise, erklärt sein Ausschuß, er sehe „keinerlei Grund zu glauben, daß irgend eine Anstrengung seitens der Kohlengrubenbesitzer gemacht worden sei behufs Einschränkung der Kohlenzufuhr und künstlicher Erzeugung einer Knappheit derselben auf dem Markte; im Gegentheil haben dieselben offenbar Maaßregeln ergriffen, um den außerordentlichen Bedarf zu befriedigen". Derselbe Ausschuß giebt der Zuversicht Ausdruck: „angesichts der großen Ausdehnung der Kohlenfelder in Großbritannien, der Zahl der Kohlengruben, die im Betrieb sind, und der Mannigfaltigkeit der producirten Kohlen glaubt der Ausschuß nicht, daß irgend eine Koalition, sei es von Unternehmern, sei es von Arbeitern, durch künstliche Mittel die normalen Ergebnisse der Beziehungen von Angebot und Nachfrage oder den Preis dauernd beeinflussen kann"*).

*) Archiv für sociale Gesetzgebung und Statistik. 1895, 396—435.

§ 113. Als Gegenstück zeigen wir die Gestaltung des Kohlenverkaufs im niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbezirke, wie sie gerade in den letzten Jahren sich entwickelt hat*)

Die Steinkohlenförderung stieg hier in den Jahren 1864—1873 von 8,1 Millionen Tonnen auf 16,4 Millionen Tonnen (1874: 15,3 Millionen). Die Folge davon war Ueberproduktion und Preisrückgang, dabei — wegen der großen Zersplitterung des Bergwerksbesitzes — eine lebhafte Konkurrenz, die zum Herabgehen unter die Kostenpreise führte. Zu dieser Konkurrenz trug der Wettbewerb der englischen und belgischen Kohlen auf dem heimischen Markte bei.

Als Abhilfe wurde die Konsolidation der Gruben zu größeren Komplexen ins Auge gefaßt. Hervorragende Erfolge dieser Bestrebungen waren die großen Aktiengesellschaften von Gelsenkirchen und Harpen. Indessen bisher ist es mit der Verfolgung dieses Weges langsam vorwärts gegangen, da die in Frage kommenden Bergwerke nicht geneigt sind, ihre Selbständigkeit preis zu geben, unerfüllbare Forderungen stellen, da technische und finanzielle Schwierigkeiten sich entgegensetzen.

Man mußte sich zunächst mit einem minder durchgreifenden Mittel begnügen. Man begab sich auf den Weg der Vereinbarungen.

Seit dem Jahre 1878 kommen gemeinsame Einschränkungen der Kohlenförderung zu Stande. Für das Jahr 1880 gelingt eine Förderkonvention, bei der sich 141 Zechen betheiligen, die über 95 Procent der Gesammtförderung des Oberbergamtsbezirks Dortmund vertreten. Auch für 1881 gelang es noch, obgleich schon schwieriger. Dann scheiterten die Versuche zur Einigung. Man hatte in jenen ersten Konventionen den einzelnen Werken allerhand Ausnahmen gewähren müssen. Diese erregten Unzufriedenheit bei den anderen, die sich übervortheilt glaubten. Jetzt wollte man keine Ausnahmen mehr zulassen, und nun ging es gar nicht. Vorübergehend gelang eine Einigung für 1885—86, an der sich 90 Procent der Förderung betheiligten.

Dürftig waren auch die Erfolge der gleichzeitigen Bestrebungen um gemeinsame Preisregulirung.

Im Jahre 1887 sucht man den gemeinschaftlichen Verkauf durch ein Syndikat zu erreichen, d. h. durch eine Handelsgesellschaft, welche die gesammte Kohlenförderung zu bestimmten Preisen und unter

*) Franz Sarter, Die Syndikatsbestrebungen im niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbezirke. Eine geschichtlich-kritische Studie. Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. 1894 Bd. LXII S. 1—53.

bestimmten Bedingungen übernimmt und allein den Vertrieb der Kohlen besorgt. Die Hauptschwierigkeit lag in der festen Begrenzung des Förderungsquantums (auf 80 Procent), welches das Syndikat zu dem im Voraus festgesetzten Preise zu übernehmen verpflichtet sein sollte, während für den Rest jener Preis nicht bindend war. An dieser indirekten Nöthigung zur Einschränkung der Förderung scheiterte der Plan.

Man gab zunächst den Gedanken auf, einen einzigen, den ganzen Oberbergamtsbezirk umfassenden Verein zu Stande zu bringen, und begnügte sich mit *lokalen Verkaufsvereinen*, welche die Mindestpreise und die Förderungsquantitäten jährlich feststellten, dann aber unter einander in eine *Zechengemeinschaft* traten. Beides gelang in den Jahren 1890—1892, führte dann aber zur Wiederaufnahme des Planes von 1887, ein *Kohlensyndikat* zu bilden, und hatte dieses Mal Erfolg.

Seit dem 1. August 1893 besteht das Kohlensyndikat, und zwar auf Grund folgender Bestimmungen:

Es ist zum Zwecke des Syndikats eine Aktiengesellschaft gegründet. Jede betheiligte Zeche ist zur Abnahme von Aktien im Verhältniß ihrer Förderung verpflichtet. Die Uebertragung der Aktien ist an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden.

Die Verwaltung der Gesellschaft wird durch *Vorstand* und *Beirath* geführt. Während in den Verkaufsvereinen den einzelnen Zechenbesitzern durch deren Versammlungen weitgehende Befugnisse eingeräumt sind, ist für diese straffere und umfassendere Organisation die Verwaltung mehr nach der Spitze hin zusammengefaßt. Statt der Versammlung nur ein Beirath, in welchem für je 1 Million Tonnen Förderung 1 Mitglied sitzt.

Der *Vorstand* bestimmt die Verkaufspreise und Verkaufsbedingungen; der *Beirath* entscheidet endgültig über den Antrag eines Zechenbesitzers auf Produktionsvermehrung, über Strafen gegen fehlbare Mitglieder, über Aufstellung der allgemeinen Normen für Qualitäten, Sorten und deren Preisverhältniß. Dagegen hat die Versammlung der Zechenbesitzer im Wesentlichen nur die Beschlußfassung über eine Einschränkung der Förderung.

Die Förderung der Jahre 1891 oder 1892 ist für die Betheiligung der einzelnen Zechen zu Grunde gelegt. Das Syndikat ist auf 5 Jahre (nach den ersten Entwürfen auf 10 Jahre) abgeschlossen. Die Gesammtproduktion, die in ihnen vereinigt ist, beträgt 33,5 Millionen Tonnen.

Dieses sind die wesentlichen Züge des Kohlensyndikats, über dessen Erfolge erst die weitere Erfahrung wird Aufschluß geben können.

§ 114. Was vor 100 Jahren in dem Kohlenrevier von Nordengland für eine Verkaufsmasse von 1—2 Millionen Tonnen versucht und gelungen war, ist am deutschen Niederrhein für 33,5 Millionen Tonnen jetzt versucht worden.

Die Schwierigkeiten, welche dieses neueste Kartell zu überwinden gehabt hat, bevor es zu Stande kam, und die Frage, ob das formelle Gelingen jetzt einen entscheidenden Sieg der Vereinbarung bedeutet, lassen dieses Gebilde als ein experimentelles erscheinen, dessen weiterer Verlauf Stoff zu lehrreicher Beobachtung bieten wird.

Die Bemühungen, die jetzt 20 Jahre gedauert haben, eine regellose Konkurrenz durch Koalition zu ordnen, richten sich bezeichnender Weise zuerst auf das durchgreifendste Mittel — Verschmelzung einer Anzahl kleiner Zechen zu einer einzigen großen Aktiengesellschaft. Die Gelsenkirchener Bergwerksgesellschaft fördert jährlich 2 Millionen Tonnen, die Harpener 3 Millionen Tonnen. Dieses ist die vollkommenste Form der Vereinigung. Beide Gesellschaften haben sich fortschreitend vergrößert durch Zukauf einzelner bisher selbständiger Zechen. Es wird nicht ausbleiben, daß diese Konsequenz sich weiterhin durchsetzt.

Inzwischen, solange die Zersplitterung der Mehrzahl fortdauert, wird die Form der Vereinbarung versucht, bei welcher im Interesse der Selbsterhaltung ein Stück der alten Selbständigkeit an das Gemeinsame abgegeben wird. Also ein Stück Föderalisirung an Stelle der Centralisation, für die man noch nicht reif ist. Je größer die Zahl der selbständigen Zechen, um so schwieriger die Vereinbarung. Je mehr es gelingt, jene koncentrirten Einheiten zu bilden, um so kleiner die Zahl, um so rationeller die Glieder der Einigung, um so leichter die Einigung.

Die Schwierigkeit, das Interesse der Konkurrenten um den Preis eines Opfers an Selbständigkeit wahrzunehmen oder vollends koncentrirte Einheiten aus vielen kleineren Grubenbesitzern herzustellen, weist in eine unbestimmte Ferne, wo etwa einmal die ganze Einheit hergestellt ist.

Inzwischen ist die Gesammtheit dieses einen großen Kohlenbezirkes, neben den Freischärlern in ihrem eigenen Gebiete, dem Wettkampfe aller anderen Kohlenbezirke ausgesetzt. Die Aufgabe der Vereinbarung würde also, wenn sie wirklich in diesem Revier ihre Lösung gefunden hätte, — über dessen Grenzen hinaus ein Aehnliches zwischen den verschiedenen Landestheilen und Ländern bedeuten. Hier aber würden die uns bekannten Schwierigkeiten in vergrößertem Maaßstabe wiederkehren.

Es ist nach dem Gesagten zweifelhaft, ob auch nur in den Schranken des Einen Bezirkes eine endgültige Lösung durch Vereinbarung möglich ist.

Für uns genügt es zunächst, die Bestrebungen, die auf diese besondere Art der Organisation gerichtet sind, gekennzeichnet zu haben.

§ 115. Daran schließt sich eine Schilderung der Trusts.

Diese, wie die voraufgehenden Beispiele von Kartellen haben ihren Schauplatz vorwiegend im Gebiete der Großgewerbe, neben den Verkehrsanstalten, weniger im Handel.

Das hält uns nicht ab, sie hier vorzuführen, und zwar aus zweierlei Gründen. Einmal gehören diese Organisationen in den Zusammenhang der neueren Handelsgesellschaften hinein (die ihrerseits zum großen Theile für die Industrie dienen, während sie den Namen „Handelsgesellschaften" tragen). Dann aber hängen sie mit den principiellen Fragen zusammen, die sich um das Verhältniß der Konkurrenz zu den Forderungen des Gemeinwesens drehen.

Die Trust ist ein neueres Gebilde des großen amerikanischen Geschäftslebens. Sie, so wenig wie die anderen Formen der Koalition, die älteren „pools" u. dgl. — losere Vereinbarungen als diese neueste Form —, sind die Folge einer bestimmten Wirthschaftspolitik des einen heutigen Staates im Unterschiede zum anderen Staate, insbesondere nicht der Schutzzollpolitik, wie die Gegner derselben öfters im Hinblicke auf die Vereinigten Staaten oder das Deutsche Reich gemeint haben. Sie sind vielmehr die Folge derjenigen Entwicklungstendenzen, die in dem Wesen der Konkurrenz und des Großbetriebes liegen, und müssen allenthalben ihr Heil versuchen, gleichviel, ob in einem Lande Freihandelspolitik oder Schutzzollpolitik herrscht. Es ist allerdings leicht, den Schutzzoll dafür verantwortlich zu machen, da heute allenthalben (außer England) Schutzzollpolitik herrscht und derartige Organisationen allenthalben vorkommen.

Das Wesen der Trust beruht darauf, daß der Weg von dem Syndikat zur centralisirten Gesellschaft als der zweckmäßigsten Gestalt eines großen Unternehmens nahezu, aber noch nicht ganz, gleichsam bis zu einem Vororte, zurückgelegt ist.

Das Syndikat (Kartell, Pool) veranlaßt die einzelnen Mitglieder nur, ihre Produktion einzuschränken, die Preise an ein gewisses Minimum zu binden. Die Trust veranlaßt sie, ihren ganzen Betrieb der einheitlichen Organisation als einer selbständigen Betriebsleitung anheimzugeben, um auf die Antheile an dem einheitlichen Betriebe, die sie als Entgelt für ihren Verzicht empfängt, ihren jährlichen Gewinn zu genießen.

Bei der Trust hat also das einzelne Mitglied nicht nur einen Theil seiner alten Selbständigkeit drein gegeben, um durch die Koalition

den Rest desto sicherer zu behaupten — sondern es hat bis auf einen kleinen Rest dem Ganzen seine Selbständigkeit geopfert. Es ist nur noch ein Rentenempfänger, es ist mediatisirt. Es ist nicht mehr Glied einer Föderativgemeinschaft, in der seine Unabhängigkeit fortdauert, sondern Glied einer Centralisation, die alle Einzelbetriebe aufgesogen hat gegen eine Entschädigung.

Aus dieser Art der Organisation folgt diejenige Konsequenz einheitlichen Betriebes, welche die minder brauchbaren Bestandtheile stille setzt und die brauchbarsten desto intensiver ausnutzt.

Ein Beispiel, die Whisky-Trust*). Dieselbe umfaßte (1890) mehr als 80 Brennereien. Als dieselben noch zu einem bloßen „Pool" vereinigt waren, producirte jede Brennerei etwa 40 Procent, in einem Jahre nur 28 Procent seiner wirklichen Leistungsfähigkeit. Ein Jahr nach Bildung der Trust waren von den 80 nur 12 Brennereien in Betrieb. Aber diese producirten fast uneingeschränkt, und der gesammte Alkoholertrag war um nichts kleiner als zuvor. Und das Produkt dieser 12 Brennereien brachte befriedigende Gewinne für das in mehr als 80 Brennereien steckende Kapital. Es waren nur die bestausgerüsteten Betriebe in Thätigkeit, und zwar in höchste Thätigkeit, gesetzt, alle anderen erschien es zweckmäßiger, ruhen zu lassen.

Eine Reihe anderer Trusts haben das gleiche Verfahren befolgt.

§ 116. Es ist nur eine juristische Frage des amerikanischen Rechtslebens, wie die Form der „Trusts" im Widerstande gegen die Anfeindungen der öffentlichen Meinung, der Gesetzgebung und der Gerichtshöfe in den Vereinigten Staaten**) sich im Einzelnen modificirt hat, um den Fortbestand der in dieser Gestalt begründeten Organisationen zu sichern.

Indessen es ist eine lehrreiche Bestätigung des vorhin Gesagten und beleuchtet die materielle Tendenz dieser Art von Gebilde, daß im Einzelnen neuerdings, um die Legalität der Trust zu befestigen, diese in eine große Aktiengesellschaft (oder, wie man in Amerika sich ausdrückt, Korporation) verwandelt worden ist. Auch dieses mit gelegentlichen Hindernissen in dem einen oder anderen Staate der Union — so konnte

*) J. W. Jenks, Conrad's Jahrbücher. 1891 Bd. LVI (vgl. Jenks im Political Science Quarterly, June 1889). Economic Journal, March, 1892.

**) Ernst Levy von Halle, Industrielle Unternehmerverbände in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Schriften des Vereins für Socialpolitik Bd. LX 172 ff.

in New York eine Aktiengesellschaft nicht das Vermögen anderer Aktiengesellschaften zum Eigenthum haben —, indessen in der Mehrzahl der Staaten übereinstimmend mit dem geltenden Rechte.

Hier hat sich also das Wesen dieser Gestaltung völlig geoffenbart. Aus der Trust, welche (ein sehr allgemeiner Begriff des englisch-amerikanischen Rechts) die Verwaltung fremden Eigenthums durch einen Verwalter (trustee), etwa im Sinne einer Kuratel, bedeutet, wächst die einfache Auffaugung vieler kleiner Aktiengesellschaften oder anders geformter Unternehmungen des großen Betriebes zu einer centralisirten Riesenunternehmung heraus, in welche das Eigenthum der einzelnen jetzt verschmolzenen Unternehmungen untertaucht.

Auf der anderen Seite darf die Bezeichnung als Trust bei manchen andersartigen Gebilden nicht irreführen und zu Verwechslungen veranlassen. Eben wegen der Allgemeinheit dieses Begriffes, der auf die verschiedensten Verhältnisse der Gemeinnützigkeit, des Familienlebens und des Erwerbslebens angewandt wird, ist aus dem Gebrauche des Namens nichts für die Gleichheit des damit bezeichneten Gebildes zu entnehmen.

§ 117. So haben sich in England neuerdings sogenannte Investment Trusts gebildet. Sie suchen einen ähnlichen Gedanken zu verwirklichen, wie einstmals die Begründer des Crédit Mobilier in Paris. Sie haben eine gewisse Berührung mit dem Plane der amerikanischen Trusts, aber doch nur eine entfernte.

Wie nämlich durch die Zusammenfassung einer Anzahl konkurrirender Unternehmungen eine größere Einheit gebildet wird, in welcher die Zweckmäßigkeit der Centralisation die unzweckmäßigen Theile ausschaltet, so wird bei der „Investment Trust“ durch die Centralisation der Kapitalanlage von Werthpapieren eine höhere Einheit gesucht, in welcher die Fehlgriffe der einzelnen Kapitalanlage ausgeschaltet oder mindestens ausgeglichen werden durch die Solidarität mit einer großen Mannigfaltigkeit von Kapitalanlagen.

Der einzelne Kapitalist, noch mehr als die einzelne Unternehmung, ist bei der Wahl seiner Kapitalanlage der ewigen Schwierigkeit ausgesetzt, daß er die Niedrigkeit des Zinses für sichere Kapitalanlagen vermeiden und den hohen Zins unsicherer Kapitalanlagen suchen will, deren Gefahr wiederum früher oder später den Vortheil des höheren Gewinnes, und mehr als das, von ihm zurückverlangt. Zwischen diesen beiden Klippen hindurch zu steuern, bedarf es einer Intelligenz in der Auswahl der

Werthpapiere, welche das relativ Sicherste und zugleich Rentabelste herauszufinden versteht.

Nun ist es nach zahlreichen Erfahrungen der Mehrzahl derjenigen, welche eine Kapitalanlage suchen, zumal in Werthpapieren suchen, nicht gegeben, diese Intelligenz zu entfalten. Sie bedürfen und sie suchen den Rath von solchen Persönlichkeiten, welche berufsmäßig dieselbe besitzen oder besitzen sollten.

Indessen auch hiebei hat die Erfahrung oft die größten Enttäuschungen gezeigt.

Ein weiterer Schritt ist nun der, daß eine Art von Assekuranz für die Kapitalanlagen geschaffen wird durch Vereinigung eines umfangreichen Kreises derselben, in welchen jede einzelne Gattung, mit anderen Worten jedes Werthpapier mit seiner individuellen Rentabilität in den großen Durchschnitt einer Menge von Werthpapieren, aufgenommen wird. Verlust, Minderertrag auf der einen Seite, größere Gewinne auf der anderen Seite gleichen sich aus. Und es ist auf diese Weise möglich, jedem betheiligten Kapitalisten, der mit seinen Werthpapieren in diesen Kreis eingetreten ist, eine dem Durchschnitte entsprechende Rente zu gewähren.

Es ist nicht zu verkennen, daß hier abermals eine Gestaltungstendenz des großen Betriebes und der Centralisation sich geltend macht, der ein beachtenswerther Kern innewohnt.

Jedoch leidet in diesem Falle der Plan erhebliche Einschränkungen durch die Erwägung, daß zu viel abhängt von der persönlichen Beschaffenheit derjenigen leitenden Geschäftsmänner, welche den einzelnen Kapitalisten die Sorge der Auswahl einer richtigen Kapitalanlage abnehmen und ihnen dafür die Certifikate über ihren Antheil an der Investment Trust ausstellen.

Gerade die Größe dieser Kapitalmasse, welche in eine einzige Hand zusammengeworfen wird, kann kühne Spekulanten, die an der Spitze solcher Kapitalgesellschaft stehen, zu einer Art der Anlage verleiten, welche das Gegentheil von dem erreicht, was die Idee eines solchen Instituts sein soll. Dagegen ist es sehr wohl möglich, daß eine vorzügliche Leitung, ein hervorragend sachkundiger Geschäftsmann den Gedanken in angemessener Weise verwirklicht*).

*) Dieselbe Bezeichnung wird dann auch so gebraucht, daß sie sich zu einem ganz allgemeinen Sinne verflüchtigt und nichts weiter bedeutet als Aktiengesellschaft zur spekulativen Anlage von Kapitalien. Ein Beispiel die London Property Investment Trust, limited. Der Zweck ist Erwerb von Grundeigenthum, namentlich Kaufladengrundstücken in belebten Straßen von London, behufs Kapitalanlage. Die Ge-

§ 118. Die Beunruhigung, welche diese neuen Gebilde unserer heutigen Volkswirthschaft verbreiten, ohne daß sie doch ganz so neu sind, wie meistens angenommen wird — die Beunruhigung, welche namentlich dort Platz gegriffen hat, wo das heutige Großkapital seine mächtigste Entwicklung gezeigt hat, in der Volkswirthschaft der Vereinigten Staaten von Amerika, dann aber auch in den europäischen Ländern und so in Deutschland und Oesterreich — jene Beunruhigung ist im letzten Grunde nichts anderes als der Zweifel an dem Princip der freien Konkurrenz als dem Princip volkswirthschaftlicher Organisation.

Es ist der Zweifel, welcher die oben angeführten Lehrsätze der Socialisten über die Folgen der freien Konkurrenz bestätigt, ob er sich nun dieser Uebereinstimmung bewußt ist oder nicht, ob er dieselben Konsequenzen für eine andersartige Organisation der Volkswirthschaft zieht oder nicht.

Denn unmöglich kann Jemand Besorgniß schöpfen aus der Thatsache, daß eine Reihe von Unternehmungen desselben Gewerbes sich mit einander verständigen, und beruhigt sein, sobald sie sich zu einer größeren Einheit verschmolzen haben. Er muß vielmehr in dieser Verschmelzung diejenige Erscheinung sehen, welche ihn mit größerer Besorgniß erfüllt als die bloße Koalition der relativ selbständigen Konkurrenten.

Indessen die Frage, ob diese Besorgniß begründet ist, kann nur dann beantwortet werden, wenn man weiß, inwieweit es diesen loseren oder festeren Einheiten gelungen ist, die Konkurrenz anderer großen Einheiten auszuschließen oder in sich aufzunehmen.

Die bisherigen Schilderungen von den thatsächlichen Erfahrungen haben gezeigt, daß eine Antwort darauf noch nicht gegeben werden kann.

Wohl ist es am Platze, auf diese Erscheinungen aufmerksam zu sein — gerade aus praktischem Gesichtspunkte, damit die etwaigen Gefahren für das Gemeinwohl rechtzeitig erkannt und im gegebenen Falle Maaßregeln dagegen getroffen werden können. Aber eben dieses ist eine Frage der Thatsachen im Besonderen. Es giebt kein allgemeines Gesetz (im Geiste jener socialistischen Aeußerungen), dessen Konsequenzen festgestellt wären und dem gemäß man nun zu handeln hätte, um das Gemeinwohl in Schutz zu nehmen.

Inzwischen ist es bemerkenswerth, daß in den Vereinigten Staaten, wo die ganze Frage den lebhaftesten Antheil hervorgerufen hat, wo die

schaftsleiter erhalten keine Remuneration, bis die Aktionäre 6 Procent Dividende erhalten. Das Aktienkapital beträgt 100000 £, eingetheilt in 20000 Antheile zu 5 £. Es soll also, wie bei so vielen englischen Aktiengesellschaften der Gegenwart, die Theilnahme den kleinsten Kapitalisten zugänglich gemacht werden.

öffentliche Meinung, die politischen Körperschaften, die Gesetzgebung der neuesten Zeit, zum Theil die Gerichtshöfe überwiegend geneigt waren, die Schattenseite dieser Erscheinung zu sehen — daß dort die Vertreter unserer Wissenschaft überwiegend auf der anderen Seite sich gehalten haben*). Was sie fordern, ist vielmehr, daß den einzelnen Mißständen nachgegangen werde, daß im Interesse sowohl der Konsumenten (der Qualität, der Preise der dargebotenen Leistungen) als der Antheilbesitzer jener Riesenunternehmungen eine ähnliche Aufsicht von Staats wegen stattfindet, wie sie längst für die Eisenbahn- und Versicherungsgesellschaften besteht, daß eine ständige Kommission, ein Inspektorat dafür eingerichtet werde, daß vielleicht (abermals ähnlich wie bei Eisenbahngesellschaften) ungleiche Behandlung der verschiedenen Kunden verboten, daß gewisse Preismaxima im Zusammenhange mit gewissen Jahresdividenden vorgeschrieben werden**).

Wie diese die Einzelheiten der thatsächlichen Entwicklung würdigende Methode die Irrthümer der beiden Extreme vermeidet, den Wahn von der Unzerstörbarkeit der Konkurrenz und das Dogma von dem nothwendigen Verlauf der Konkurrenz in das Monopol — so würde eine solche Politik den besonnenen Mittelweg einschlagen zwischen den Grundsätzen des Laissez faire und den Konsequenzen des socialistischen Staates.

Giebt es wiederum gewisse Gebiete der Volkswirthschaft, in denen die besonderen Gründe wirklich für weitergehende Reformmaaßregeln sprechen, so würde dasjenige, was für das Eine Gebiet nothwendig wäre, noch nicht den Beweis einer durchgreifenden Konsequenz für die Gesammtheit aller Unternehmungen in sich tragen.

Ja, also angesehen, hat das Eine Staatswesen solche Folgerungen bereits vorweg genommen, die dem anderen nur als ferne Möglichkeiten vorschweben, unter dem Einfluß von Umständen, die ihrerseits die Bedingtheit solcher Maaßregeln beweisen. Wir denken hier an das Eisenbahnwesen, an die Gas- und Wasserwerke, an Telegraphen, Telephone. Aus Gründen, die wir an ihrem Orte zu beleuchten haben werden, ist der deutsche Staat auf diesen Gebieten längst zu der Konsequenz ge-

*) Ich verweise auf die zahlreichen Aufsätze in den Fachzeitschriften, die im Laufe der letzten 10 Jahre diese Frage erörtert haben, so namentlich in der vom Columbia College in New York herausgegebenen „Political Science Quarterly", der „Yale Review", dem von Harvard University herausgegebenen „Quarterly Journal of Economics" u. a. m.

**) J. W. Jenks. Capitalistic Monopolies and their Relation to the State. Political Science Quarterly. 1894, 486—509.

langt, die in den meisten anderen Staaten noch auf unüberwindliche Hindernisse stößt.

§ 119. Nun ist es aber eine offenbare Wahrheit, daß die Zweifel, die Unzufriedenheit, der Streit der betheiligten Interessen sich gar nicht beschränkt auf jene Erscheinungen, die man als die „Auswüchse" der Konkurrenz bezeichnet hat.

Eine große Masse von Verstimmung wendet sich heutzutage, und gerade bei uns in Deutschland, gegen dasjenige, was wir oben (§§ 80 bis 82) als den beanstandeten „Zwischenhandel" kennen gelernt haben, was wir mit der alten Technik in eine Linie stellten. Ein Kampf ist im Gange gegen alle möglichen alten Formen der Konkurrenz und zum großen Theile gerade gegen jene Erzeugnisse des alten Schlendrians und des kleinstädtischen Erwerbslebens, der alten Volkswirthschaft und ihrer zurückgebliebenen Methoden — welcher das Gegentheil ist von der Beunruhigung, welche neue, ungeahnte Erscheinungen der neuen Volkswirthschaft verbreiten.

Der Ruf nach Genossenschaften für Einkauf und Verkauf, nach Organisationen der Selbsthülfe zur wohlfeileren Beschaffung der Rohstoffe für den Landwirth oder den Gewerbsmann, zum vortheilhafteren Einkauf der Lebensmittel für Jedermann, zum unmittelbareren Absatz der eigenen Erzeugnisse des Landwirthes an den Bedarf — dieser Ruf gilt weit überwiegend dem Alten, welches revisionsbedürftig erscheint für die Kritik der Gegenwart.

Aber Altes oder Neues — es vereinigt sich, um die kämpfenden Schaaren zu verstärken, welche sich zum Angriff sammeln gegen die bestehenden Organisationsformen unseres Erwerbslebens.

Bei dem auf Selbsthülfe gegründeten Genossenschaftswesen bleibt man nicht stehen. Die Konsequenzen des Socialismus, ja noch ermuthigender das Beispiel des eigenen Staatswesens, welches seine Sphäre bereits weit in die staatsmäßige Verwaltung des wirthschaftlichen Betriebes vorgetrieben hat, veranlassen dazu, an die staatliche Verwaltungsthätigkeit zu appelliren, um die Lücken jener Organisation zu ergänzen.

Unsere Aufgabe für das Folgende ist hienach gegeben. Wir haben von den Genossenschaften und von dem Staatshandel zu reden.

V. Die Genossenschaften*).

§ 120. Wir werden hier natürlich nur insoweit von den Genossenschaften reden, als sie in den oben dargestellten Zusammenhang hineingehören.

Hiemit scheidet zuvörderst alles aus, was in den weiteren Begriff der Genossenschaft (im Sinne von Otto Gierke) hineingehört. Es bleibt übrig, was seit Schulze-Delitzsch als Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaft bezeichnet wird.

Ferner scheidet aus, was im Dienste der socialen Reform, insbesondere zur Hebung der arbeitenden Klassen, durch das Genossenschaftswesen angestrebt und erreicht worden ist.

Es scheidet auch aus, was mit dem letzten Punkte zusammenhängt, der gerade von der deutschen Genossenschaftsbewegung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts verfolgte Zweck einer Stärkung der kleinen Gewerbtreibenden im Kampfe gegen die Ueberlegenheit des Großbetriebes.

---

*) Neben der im Eingange dieses Kapitels genannten Literatur sei noch folgendes erwähnt: V. A. Huber, Die Rochdaler Pioniers (1867). Beatrice Potter, The cooperative movement in Great Britain (1891). G. J. Holyoake, The history of Cooperation in England, its literature and its advocates (1875—1880). The life and struggles of William Lovett in his pursuit of bread, knowledge and freedom (1876). J. M. Ludlow and Lloyd Jonas. Progress of the working class 1832—1867 (1867). Thomas Hughes and Edward Vansittart Neale. A Manual for Cooperators, prepared at the request of the Cooperative Congress (1881). The Cooperative Wholesale Societies Limited, England and Scotland. Annual for 1897. Alfred Marshall, Inaugural Address delivered at the 21. Annual Cooperative Congress. 1889. The Labour Gazette. The Journal of the Labour Department of the Board of Trade. 5 vol. (1893—1897). Schulze-Delitzsch, Die Entwicklung des Genossenschaftswesens in Deutschland. Auszug aus dem Organ des Allgemeinen Verbandes deutscher Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften „Blätter für Genossenschaftswesen" (1870). Jahresberichte über die auf Selbsthülfe gegründeten deutschen Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften. Hans Crüger, Art. Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften, Konsumvereine, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften (1892). G. Cohn, Ideen und Thatsachen im Genossenschaftswesen. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich. 1883 (auch in „Nationalökonomische Studien". 1886, 95 ff.). Hiezu Benj. Jones, Economic Journal. 1892. p. 616 ff. J. M. Ludlow, Economic Review. 1892, p. 214 ff. G. Cohn, Die Beamtenkonsumvereine in England. Deutsche Rundschau. 1890. G. v. Schönberg, Handbuch der politischen Oekonomie (3. Aufl. 1891) Bd. II, 599—611. H. Zeidler, Gesch. des deutschen Genossenschaftswesens der Neuzeit. 1893.

Wir müssen jene an ihrem Orte zu behandelnden Seiten des Genossenschaftswesens hier nothwendiger Weise übergehen und uns auf diejenige Seite beschränken, welche in die Probleme der Organisation des Handels hineingehört.

Diese Reduktion des Gegenstandes auf den nüchternsten Rest, nachdem alles Pathetische und alles Socialreformatorische zurückgelegt ist, entspricht nicht nur der Aufgabe, die uns in diesem Kapitel beschäftigt. Sie ist auch zu einem erheblichen Theil durch den historischen Gang des wirklichen Genossenschaftswesens vorgezeichnet. Die Anfänge desselben liegen im Nebel enthusiastischer Projekte für eine grundsätzliche Umgestaltung der Gesellschaft. Die neueste Stufe der Entwicklung drängt immer mehr zu denjenigen Anwendungen des Genossenschaftswesens, welche mit einer socialen Reform gar nichts zu schaffen haben, welche nichts anderes anstreben als eine zweckmäßigere Methode, billig zu kaufen und theuer zu verkaufen. Das zwischen Aeltestem und Neuestem liegende Stück der durchführbaren socialen Reform, welches in den Bahnen des Genossenschaftswesens erreichbar ist, hat — in freilich sehr charakteristischer Weise für die heutigen Strömungen der deutschen Volkswirthschaft — Gunst und Aufmerksamkeit eingebüßt.

Daß diese, wir dürfen wohl sagen edlere Richtung des Genossenschaftswesens dadurch an objektiver Bedeutung nichts verloren hat, ja, daß die Wissenschaft um desto mehr den Beruf hat, auf sie hinzuweisen, braucht hier nicht betont zu werden. Für uns und an dieser Stelle bleibt die Thatsache bestehen, daß jener nüchternste Rest des Genossenschaftswesens allein das ist, was für die Organisation des Handels in Betracht kommt. Um so mehr das, wenn er heute im Mittelpunkte der öffentlichen Interessen steht.

§ 121. Der Ausgangspunkt des Genossenschaftswesens ist der bewußte Gegensatz zu der Volkswirthschaft, welche nach dem Grundsatze der Konkurrenz organisirt ist.

So ist es bei den utopischen Plänen des Charles Fourier in Frankreich, so ist es bei Robert Owen in England mit seinem ausgesprochenen Projekte einer neuen Gesellschaft. So ist es namentlich noch bei den christlich-socialistischen Reformern in England, welche sich vorzugsweise um das Genossenschaftswesen ihres Vaterlandes verdient gemacht haben. Sie gehen aus von der Feindschaft gegen die Konkurrenz. „Die Konkurrenz richtet uns zu Grunde," sagen sie, „und die Konkurrenz ist die Trennung, die Uneinigkeit, Jedermann für sich selbst,

Jedermann gegen seinen Bruder; das Mittel zur Abhülfe liegt in der Genossenschaft, in der Aufopferung für die gemeinsame Sache." In den Vereinsstatuten von 1853 heißt es: „Da die Beförderer der Genossenschaften sich vereinigt haben, um die Grundsätze des Christenthums auf Handel und Industrie anzuwenden, und da sie wünschen, diese Grundsätze genauer festzustellen, wie sie dieselben in Gottes Wort finden, damit sie als Grundlage eines für obengenannten Zweck gebildeten Vereines dienen können, so erklären wir: die menschliche Gesellschaft ist ein Leib, der aus vielen Gliedern besteht, nicht eine Masse unter einander kämpfender Atome; echte Arbeiter müssen Arbeitsgenossen, nicht Nebenbuhler sein; ein Princip der Gerechtigkeit, nicht der Selbstsucht, muß im Verkehr herrschen."

Dem entspricht es auch, wenn das „Handbuch für Genossenschafter", welches auf Veranlassung des Genossenschaftskongresses 1881 veröffentlicht wurde, als Ansicht der ganzen Gruppe verkündet: „Es ist die Hoffnungslosigkeit in der Lage des Volkes unter dem gegenwärtigen Wirthschaftssystem, welche unsere 529 Genossenschaften zur Vereinigung getrieben hat; wir sehen ebenso klar, wie die Anhänger von Lassalle oder Marx, daß wir unter diesem System in der Zukunft gerade so wenig Aussicht als bisher haben, unsere oder unserer Kinder Lage zu heben, daß die Haupthebel von Handel und Industrie, von Produktion, Kauf und Verkauf in immer weniger Hände gelangen, daß die Starken immer stärker, die Reichen immer reicher werden auf Kosten der Schwachen und Armen; und wir wünschen so glühend als nur irgend ein deutscher Socialist oder ein russischer Nihilist, daß dieser Zustand aufhöre."

Der Unterschied dieser Gruppe gegen die (deutschen) Socialisten ist aber der, daß sie vom Staate nichts fordert, als daß er ihr freien Spielraum gewähren soll; sie verlangt keine Staatshülfe, sie will nicht, daß der Staat alles Land und alles Kapital an sich ziehe, sie will keines anderen Menschen Eigenthum; sie will nur die Freiheit, in der Schaffung neuen Vermögens für sich selbst nicht gehindert zu werden.

Sie unterscheidet sich ferner von Owen, Fourier und den neueren socialistischen Radikalen darin, daß jene ihre Pläne auf psychologischen und moralischen Grundanschauungen aufbauten, welche den Inhalt einer neuen Religion für die neue Gesellschaft bilden sollten — während sie selber an die alte, die christliche Religion anknüpft, daß sie in der Entfesselung ihrer sittlichen Kräfte eine ausreichende Grundlage für die neue Welt der Genossenschaften findet. —

Der deutsche Schriftsteller, welcher das englische Genossenschaftswesen in dessen Anfängen an Ort und Stelle studirt hat, V. A. Huber, hat (1854) jene unbedingte Verwerfung des Princips der Konkurrenz im Wirthschaftsleben getadelt. Die Konkurrenz, sagt er (selber ein streng kirchlich gesinnter Mann), ist ein von Gott verordnetes Lebensgesetz menschlicher Entwicklung, welches aber der Zucht des göttlichen Geistes bedarf, um nicht von der Selbstsucht und Thorheit vergiftet zu werden. Daß diese Zucht dem modernen Industrialismus gar zu sehr gefehlt hat, ist nicht zu leugnen: aber welche Bürgschaft bietet die Genossenschaft an sich dafür, daß sie die Selbstsucht unbedingt ausschließen und der Liebe unbedingt die Herrschaft sichern werde?

§ 122. Die wirkliche Entwicklung des Genossenschaftswesens in England (wie in anderen Ländern) hat, trotz des fortdauernden Zusammenhanges jener verdienstvollen Menschenfreunde mit der englischen Genossenschaftsbewegung, je länger, je mehr denen recht gegeben, welche einen bescheideneren Anspruch an diese Richtung der Reform erhoben haben als den, das Erwerbsleben grundsätzlich auf ein neues Princip zu stellen. Je größer im Laufe der Zeit die Erfolge der Bewegung wurden, um so deutlicher wurde der Abstand zwischen Ideal und Wirklichkeit. Es war ein ohnmächtiger Nachklang aus der Vergangenheit, wenn letzthin J. M. Ludlow gegen die neueste Geschichtsschreiberin des englischen Genossenschaftswesens an eine ferne Zukunft appellirte und gar jeden Fortschritt der socialen Reform in England als einen Erfolg seiner christlich-socialistischen Sekte in Anspruch nahm. Dagegen weist Beatrice Potter auf die Thatsache hin, daß nach einem halben Jahrhundert der Genossenschaftsbewegung im Besitze der englischen Genossenschaften sich 12 Millionen £ befinden, während das gesammte Vermögen des Landes auf 10000 Millionen geschätzt wird. Sie bestätigt, daß „die Vision der christlichen Socialisten von einer Brüderschaft der Arbeiter zu einem nebelhaften Phantom zerrinnt".

Typisch ist der Verlauf der Genossenschaft der Pioniere von Rochdale, welche, von den Idealen Robert Owen's beeinflußt (1844), ein weit ausgreifendes Programm entwarfen, in dem der ganze Aufbau einer genossenschaftlichen Welt enthalten war, um dann, als der eigentliche Eckstein ihrer Genossenschaft, der Kramladen für Lebensmittel, sich haltbar erwies, auf diesem allein weiter zu bauen, ein Beispiel großer Erfolge für alle anderen Konsumvereine zu geben und die ursprünglichen Ideale der Brüderlichkeit zu vergessen. Die englische Genossen-

schaftsbewegung feiert in der That ihre Triumphe auf diesem Gebiete und auf diesem allein. Was daneben angestrebt worden, insbesondere Produktivgenossenschaften in Landbau oder Gewerbe, ist geringfügig oder mißrathen.

Es ist unbestreitbar, daß die Erfolge der englischen Konsumvereine nicht bloß ein Erfolg des billigeren Einkaufs oder der besseren Qualität der Lebensmittel sind. Eine Reihe von moralischen Fortschritten geht damit Hand in Hand: Sparsamkeit, Mäßigkeit, Sinn für Selbstverwaltung, im Einzelnen das Emporsteigen auf der socialen Leiter durch die Hebel genossenschaftlicher Organisation. Indessen ist dieses nicht Sache unserer gegenwärtigen Erörterung. Wir haben vielmehr zu fragen, welche Tragweite das Genossenschaftswesen für die Organisation des Handels hat, inwieweit es als eine Verbesserung oder Ergänzung des Systems der Konkurrenz nach der bisherigen Erfahrung anzusehen ist.

§ 123. Was ist der Grundzug der Genossenschaft?

Sie beruht erstens auf der Freiwilligkeit (selfhelp, Selbsthülfe). Dieses ist der Grundzug, in dem die verschiedensten Sekten und Apostel des Genossenschaftswesens seit einem halben Jahrhundert übereinstimmen. Die christlichen Socialisten in England wie die gemeinnützigen Freihändler in England und auf dem Festlande betonen ihren Gegensatz gegen jeden staatlichen Zwang, vermöge dessen ihre genossenschaftlichen Projekte durchgeführt werden sollten. Sie betonen ausdrücklich, ja sie nehmen zum Theil ihren Ausgangspunkt von dem Gegensatze zur „Staatshülfe" — wie es bei Schulze-Delitzsch und seiner Anhängerschaft der Fall war.

Mit Vorliebe ist in England, dann auch in anderen Ländern, angesichts des zerfließenden Begriffes des „Socialismus", den man vergebens versucht hat, in feste Grenzen einzudämmen, neuerdings dieser Gegensatz so ausgedrückt worden, daß man als Anhänger des Genossenschaftswesens wohl ein Socialist (im Sinne der englischen christlichen Socialisten) zu sein erklärte, dagegen kein „Staatssocialist", womit der letzteren Bezeichnung ein anderer Inhalt gegeben ist, als ihr ursprünglich beigelegt worden. Denn ein „Staatssocialist" sollte nach der Ansicht derer, welche diesen Namen sich zuerst beilegten, nicht etwa jeder Socialist sein, welcher (wie es bei jenem Gegensatze gemeint wird) die Staatsgewalt für die Organisation der Volkswirthschaft im Sinne des Socialismus braucht, sondern nur derjenige, welcher den bestehenden Staat (zunächst den preußisch-deutschen — denn für ihn wurde das Wort

zuerst gebraucht) zur Grundlage seiner Reformpläne macht, statt ihn radikal zu bekämpfen und erst auf seinen Trümmern, auf einer völligen Umgestaltung der bestehenden Staatsverfassung, den zukünftigen socialen Staat aufbauen zu wollen, wie es die Partei der Socialdemokratie, wenigstens in Deutschland, anstrebt.

Aus dieser ersten wesentlichen Eigenschaft der Freiwilligkeit folgt zweitens von selber die beschränkte Leistungsfähigkeit des Genossenschaftswesens.

Darum erregt es die Ungeduld derer, welche durchgreifende Reformen verlangen, und die, an solchem Maaßstabe gemessen, kleinere Fortschritte für zu geringe und zu langsame erachten. Lassalle und seine Anhänger verspotten das Genossenschaftswesen. Auch die gemäßigteren „Staatssocialisten" im heutigen England, welche seine Leistungen anerkennen, ja, ihnen eine eigene Studie widmen, wie es Beatrice Potter gethan hat, weisen doch auf die Nothwendigkeit umfassender staatlicher Reformen hin und auf das Stückwerk des der Selbsthülfe allein anheimgegebenen Genossenschaftswesens. Die „christlichen Socialisten", die dennoch an die welterlösende Kraft dieses Princips glauben, wie es J. M. Ludlow noch kürzlich wieder bekannt hat (in der Kritik des Buches der Beatrice Potter), getrösten sich dessen, daß „auch über Christus am Kreuz Rom triumphirt habe". Sie haben also Geduld genug, etliche Jahrhunderte zu warten, bis die Erfüllung ihres Glaubens kommen soll.

Die eigentlich thätigen Persönlichkeiten, die mitten in der Bewegung der Genossenschaften stehen, fragen bezeichnender Weise gar nicht nach solchen letzten Zielen. Sie sind durch das Nächstliegende und die Schwierigkeiten des Einzelnen, das Gestalt gewinnen soll, hinreichend in Anspruch genommen. Ein Typus dieser Gattung war Schulze-Delitzsch. Man braucht nur seine Zeitschrift, die „Blätter für Genossenschaftswesen" oder die als Auszug derselben von ihm gegebene „Entwicklung des Genossenschaftswesens in Deutschland" zu lesen, oder seine „Jahresberichte über die auf Selbsthülfe gegründeten deutschen Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften", so erhält man den Eindruck, daß vor der Menge der praktischen Geschäftsfragen jene letzten Ziele völlig zurücktreten.

§ 124. Welches sind die wirklichen Erfolge in dem Genossenschaftswesen Englands und Deutschlands?

Zunächst in England.

Hier liegt weitaus die große Masse der Erfolge in den Konsumgenossenschaften (Konsumvereinen).

Das bahnbrechende Beispiel derselben, welches zugleich für sich allein einen ungewöhnlichen Erfolg in der Ausdehnung des Geschäftsbetriebes, der Zahl der Mitglieder, der Mannigfaltigkeit der Geschäftszweige, der gemeinnützigen Wirkungen gehabt hat, ist die Genossenschaft der Pioniere von Rochdale.

Das Wesen dieser Genossenschaft ist vorbildlich für die Konsumvereins- und Genossenschaftsbewegung in England.

Aus allerhand in die Ferne greifenden Projekten blieb das Nächste, das den Kern der Entwicklung der Rochdaler Pioniere bildete, die Gründung eines Material- und Kramladens, eines sogenannten Store. Das Anlage- und Betriebskapital dazu sollte durch Beiträge jedes Mitgliedes von 3—6 Pence (25—50 Pfennig) wöchentlich, bis zum Maximum von 5 Aktien zu 1 £, aufgebracht werden. Eine Vermehrung des Kapitals wurde durch freiwillige Spareinlagen der Mitglieder und durch Bildung eines Reservefonds erwartet, der aus dem Geschäftsgewinn hervorgehen sollte. Das Geschäft sollte unbedingt ohne jede Kreditgewährung für die Einkäufe der Kunden und sollte in dieser Hinsicht ebenso sehr ein Gegenstück gegen die Unsitte der Borgwirthschaft im herkömmlichen Kramhandel für die arbeitenden Klassen sein wie in der Reinheit und Gediegenheit der Waaren, die hier verkauft würden, sammt der Rechtschaffenheit in Maaß und Gewicht.

Den Mitgliedern wurde zugesichert 1. ein Zins von 5 Procent auf ihre Kapitaleinlage, 2. eine Differenz der Waarenpreise gegen die herrschenden Krämerpreise von 15—25 Procent, 3. eine Dividende im Verhältniß zu dem Quantum der eingekauften Waaren. Der Verkauf sollte auch an andere als die Mitglieder stattfinden, aber ohne Vergütung der Dividende auf deren Einkäufe. Die Leitung des Geschäfts sollte durch einen Vorstand aus der Zahl der Mitglieder besorgt werden, der jährlich neu zu wählen war und der Generalversammlung verantwortlich.

Es verbanden sich auf diesen Plan hin (21. December 1844) 28 Mitglieder, die ein Kapital von 28 £ mühsam zusammenbrachten und einen kleinen Laden einrichteten, in welchem sie Kartoffeln, Butter, Brot, Kohlen, Oel, Seife verkauften. Aber 1850—1851 waren es 600 Mitglieder geworden, das Kapital zu 3000 £ angewachsen, der jährliche Umsatz zu 13200 £.

Schon damals ging man, um der unreellen Qualität des Mehles abzuhelfen, dazu über, eine eigene Mahlmühle zu erwerben. Nach manchen Schwierigkeiten wurde daraus 1855 eine eigene Mahlgenossen-

schaft, unter hauptsächlicher Betheiligung der Pioniere, mit einem Kapital von 7000 £ und einer großen Dampfmühle der neuesten Art. Sie erwarb große Kundschaft, so daß 1865 das Kapital auf 37000 £, der Absatz auf 224500 £ stieg. Es entwickelte sich ferner ein großer Fleischverkauf, der bereits im Jahre 1861 einen monatlichen Verbrauch von 40—50 Ochsen, 80—90 Schafen, 60—70 Schweinen veranlaßte.

Aehnlich, wie man eine Mahlmühle gegründet, wurde 1859 eine große Dampfspinnerei erbaut mit einem Kapital von 50000 £, mit 300 Webstühlen und 25000 Spindeln. Sie beschäftigte 400—500 Arbeiter, davon nur etwa die Hälfte Mitglieder der Genossenschaft. Diese Verschiedenheit führte zu einem Konflikt, der mit Mühe überwunden und wiederholentlich zum Gegenstande lebhafter Angriffe (auf den Jahreskongressen der Genossenschaften u. s. w.), namentlich seitens der christlich-socialistischen Genossenschaftsführer, gemacht wurde. Es war in den alten Statuten gesagt, daß Kapital und Arbeit gleichen Antheil am Gewinn haben solle; jetzt forderten die Mitglieder der Genossenschaft auf ihre Aktien allein den Gewinn, gaben den übrigen Arbeitern dagegen nur ihren Lohn. Ein lehrreiches Erlebniß, welches den Widerspruch der alten genossenschaftlichen Ideale zu der Wirklichkeit der thatsächlichen Menschen und ihrer Empfindungen von Recht und Billigkeit beleuchtet. Selbst V. A. Huber rechtfertigt das thatsächliche Verhalten.

Nach der großen Baumwollkrisis während des amerikanischen Bürgerkrieges, welche auch für Rochdale und die Kreise der Pioniere schwere Prüfungen brachte — folgte ein neuer Aufschwung. Wenige Jahre später wurde u. a. ein stattlicher Bau eröffnet, welcher für Bibliothek, Leseräume, Geselligkeit Unterkunft bot.

Die jährliche Verkaufssumme des Konsumvereins ist in den Jahren 1869—1888 meist gegen 300000 £ gewesen und in einigen Jahren darüber. Die genossenschaftliche Kornmühle hatte für sich allein einen Jahresverkauf von ungefähr demselben Betrage, die Spinnereigenossenschaft über 200000 £.

§ 125. Wie wir in diesem Typus das Heranwachsen aus kleinen Anfängen und das Herauswachsen, aus den Schranken des Konsumvereins, von selbständigen Produktivgenossenschaften (oder Mischbildungen, halb Aktiengesellschaften, halb Produktivgenossenschaften) sehen — so breitet sich nun diese Bewegung über Großbritannien und Irland aus.

Zu Ende des Jahres 1896 umschloß der Verband der (i. e. S.) englischen Genossenschaften 1044 Vereine mit einer Gesammtzahl von

nahezu einer Million Mitgliedern (993564). Darunter war eine Anzahl von Kornmühlen, Bäckereien, Schneidereien, Schustereien, (1895) zusammen 181, deren Erlös im Jahre 2,5—3 Millionen £ betrug. Der Jahreserlös der englischen Konsumvereine war etwa das Zehnfache davon (25—30 Millionen £).

Grundsatz für den Verkauf der Waaren an Mitglieder und Nichtmitglieder ist die Festsetzung von Preisen, die den sonst im Kleinhandel üblichen Preisen für gleiche Qualität entsprechen. Der Unterschied zu Gunsten der Mitglieder der Konsumvereine (und zum Theil der Nichtmitglieder) wird durch die sogenannte Dividende gewährt, welche je nach dem Betrage der Einkäufe periodisch (vierteljährlich u. dgl.) vergütet wird. In dieser Weise wurde im 3. Vierteljahr 1896 von 657 Konsumvereinen (welche Ausweise eingesandt hatten) in England, Wales, Schottland, Irland mit einer Mitgliederzahl von 968671 nur von 4 Vereinen gar keine Dividende gezahlt, von der Mehrzahl dagegen 2—3½ Schilling für das Pfund Sterling (d. h. 10—17½ Procent). Der Durchschnitt der Dividenden aller Vereine war etwas über 2⅔ Schilling per Pfund Sterling (13⅓ Procent) und betrug ungefähr ebenso viel in dem vorausgehenden Jahre.

Qualitativ sind aus dieser Masse der Erfolge zweierlei Erscheinungen hervorzuheben: die Organisation der Großhandelsgenossenschaften für England und für Schottland (The Cooperative Wholesale Societies) und die Beamtenkonsumvereine.

§ 126. Was zunächst die Großhandelsgenossenschaften anlangt, so sind sie die konsequente Fortbildung der Konsumvereine, gefördert durch deren Erfolge in der Richtung der Absatzmasse.

Wie nämlich der einzelne Konsumverein durch die Ausdehnung seiner Mitgliederzahl und seines Absatzes an Waaren sich allmälig ermuthigt sah, eigene Produktionsstätten zu gründen für Herstellung von Mehl, Brot, Schuhwerk, Kleidern u. dgl. — an der Genossenschaft von Rochdale haben wir das Beispiel gesehen — so wuchs aus der Zunahme der einzelnen Konsumvereine zusammen allmälig das Bedürfniß hervor, sich für den Einkauf der Waaren im Großen, die man nicht selber herstellte, eine Centralstelle zu schaffen. Nicht nur, daß eine solche Centralgenossenschaft den bisherigen Großhandel ersetzte, wie die einzelnen lokalen Genossenschaften bereits den Kleinhandel für die Mitglieder (und andere) ersetzten — es schloß sich daran die Gelegenheit an, Produktionsstätten im großen Stil zu errichten, welche zumal für jene zahlreichen Konsum-

vereine zu arbeiten hatten, die selber zu klein waren, um selber für sich (gleich demjenigen von Rochdale) dergleichen zu errichten.

Wenn nun irgend etwas auf dem Boden der wirklichen englischen Volkswirthschaft dieses Zeitalters in vollkommener Nüchternheit zu einem Erfolge geführt hat, der an jene hochfliegenden Pläne der ersten Anfänge erinnert, so ist es dieses Herauswachsen einer selbständigen Organisation, die mehr und mehr dahin geht, wenigstens nach der Seite der hauptsächlichen Bedarfsgegenstände eine gleichsam sich selbst genügende genossenschaftliche Welt zu schaffen. Ihr fortschreitendes Wachsthum, in der That eine glänzende Parallele zu der Koncentration der kapitalistischen Unternehmungen des Zeitalters, birgt nicht die Kehrseite eines Gegensatzes der Interessen. Hier finden die Anhänger der genossenschaftlichen Bewegung ein praktisches Beweismittel, um zu zeigen, wie man den Gefahren der „Ringe, Trusts und Syndikate" am besten entgehen kann*).

Wie öfters bei derartigen Organisationen, hat sich für England (und Wales) eine größere Genossenschaft entwickelt; nach ihrem Muster eine kleinere für Schottland.

Die englische begann 14. März 1864. Ihre Mitglieder sind die lokalen Genossenschaften Englands, deren Zulassung im Einzelnen abhängt von der Zustimmung des Vorstandes und der Generalversammlung, und bedingt ist durch die Entnahme von je einer 5 £-Aktie auf jede zehn Mitglieder und die Zahlung eines Eintrittsgeldes von je 1 Schilling auf jede Aktie. Vom Geschäftsgewinn erhalten die Mitglieder doppelt so viel Dividenden auf ihre Einkäufe als die Nichtmitglieder, außerdem 5 Procent jährlichen Zins.

Jede einzelne Genossenschaft hat als Mitglied der Großhandelsgenossenschaft das Recht, für jede 500 Mitglieder einen Vertreter zu ernennen, der an den Versammlungen theil nimmt, welche über die Verwaltung der Großhandelsgenossenschaft wachen. Die Beamten derselben werden gewählt durch die Stimmen der Genossenschaften.

Die hauptsächlichen Geschäftszweige sind dieselben wie die in den lokalen Vereinen. Allmälig sind zur bequemeren Versorgung derselben Zweiggeschäfte in den verschiedenen Städten des Vereinigten Königreiches eingerichtet worden, während das Centrum in Manchester ist. Sie haben nach und nach eigene Fabriken von Schuhwerk, Tuch, Kleidern, Mehl, Kakao u. s. w. in Gang gebracht, eine Bank errichtet, eine Anzahl von

*) Vgl. den Aufsatz von W. E. Snell, im Annual 1890, The Cooperative Wholesale Societies Limited p. 209—235.

Schiffen gebaut, um auch selbständig für ihre Einfuhr ausländischer Waaren zu sein.

Die Entwicklung zeigen folgende Zahlen:

Aus 5835 Aktien zu 5 £ im Jahre 1872 sind bereits im Jahre 1888 67704 Aktien geworden, also ein Aktienkapital von 338520 £ bei konstantem Wachsthum von Jahr zu Jahr. Die Zahl der individuellen Mitglieder war 1864 18337; sie ist 1896 nahezu 1 Million. Im Jahre 1895 wurde insgesammt für 10,14 Millionen £ verkauft, im Jahre 1896 für 11,11 Millionen £, aus den eigenen Fabrikaten 1,2 Millionen £. Die Dividende, welche auf die Einkäufe gewährt wurde, war im Durchschnitt 2½ Schilling für jedes Pfund (12 Procent).

Die schottische Großhandelsgenossenschaft, 8. September 1868 eröffnet, mit Aktien zu 15 Schilling, deren (1889) 102646 untergebracht waren, hat ähnliche Fabriken errichtet wie die englische, im Jahre 1896 für 3,82 Millionen £ verkauft (1895 für 3,45 Millionen) und aus den eigenen Fabrikaten für das zweite Halbjahr 1896 mehr als 400000 £ erlöst. Neben einem Aktienzins von 5 Procent jährlich vertheilte diese Genossenschaft Einkaufsdividende in Höhe von durchschnittlich 4½ Schilling für das Pfund Sterling (22½ Procent). Nur bei dem Betrieb des Landgutes, das sie bewirthschaftet, hat sie (1896) einen Verlust von 2280 £ gehabt.

§ 127. Die Beamtenkonsumvereine sind nicht sowohl dadurch lehrreich, daß sie in der Folgerichtigkeit des genossenschaftlichen Gedankens einen ansehnlichen Erfolg bedeuten — umgekehrt sie sind lehrreich als eine Nebenwirkung des Genossenschaftswesens. Sie sind socialpolitisch und geographisch auf einem ganz anderen Boden gewachsen.

Aus den Bedrängnissen der arbeitenden Klassen von England sind die Konsumvereine, so zumal der in Rochdale, entsprungen; und der Schwerpunkt ihrer Erfolge liegt in dem großgewerblichen Norden des Landes.

Die Beamtenkonsumvereine dagegen bedeuten die Uebertragung des Konsumvereinsgedankens auf die Mittelklasse, ja auf die „höheren" Klassen, auf Schichten, bei welchen von jeder pathetischen socialreformatorischen Absicht keine Rede ist. An deren Stelle tritt sehr schnell der schon mit dem geographischen Boden (der Hauptstadt) gegebene starke Zug zum Großbetrieb, welcher wiederum dasjenige ist, was dieser Gattung der Organisation ein eigenthümliches Interesse für unseren gegenwärtigen Zweck verleiht.

Wer inmitten des elegantesten Viertels des heutigen London über den Haymarket geht, bemerkt regelmäßig vor einem Hause wartende Fahrzeuge von vornehmem Aussehen. Ein näherer Blick auf die Pforte des Hauses macht ihn darauf aufmerksam, daß dieses einer der großen Beamtenkonsumvereine ist, und vergegenwärtigt ihm den Kontrast dieses Gebildes zu dem eigentlichen Konsumverein des alten Genossenschaftswesens.

Im Jahre 1865 entstand im Kreise der Postbeamten Londons die „Post Office General Supply Association". Ihre Aufgabe war, Thee, Zucker u. dgl. für die Mitglieder einzukaufen, dann auch mit Geschäftsleuten des üblichen Kleinhandels Verträge zu schließen, um den Mitgliedern des Vereins einen Rabatt für Baarzahlung zu sichern.

Die Zahl der Mitglieder betrug anfangs nur vierzig, wuchs aber schnell, erweiterte sich über den Kreis der Postbeamten. Und so wurde (Februar 1866) daraus die „Civil Service Supply Association" — ein Konsumverein für alle Zweige des Civilbeamtenthums.

Nach ihren Statuten sind es drei Kategorien, in welche der Kreis ihrer Interessenten zerfällt. Erstens Antheilhaber, die jeder nur Einen Antheil besitzen dürfen (zu 1 £); zweitens Mitglieder aus den Reihen des Civilbeamtenthums, welche einen jährlichen Beitrag von 2½ Schilling zahlen; drittens Freunden der Mitglieder mit einem Jahresbeitrag von 5 Schilling. Die Antheilbesitzer allein haben eine Stimme in Angelegenheiten der Verwaltung.

Weil sich die Bestimmung, daß kein Antheilhaber mehr als eine Aktie besitzen dürfe, bei der wachsenden Beliebtheit des Vereins als störend erwies, wurde daneben aus denselben Kreisen eine zweite Gesellschaft gegründet, welche die für diesen Zweck erforderliche juristische Eigenschaft einer Aktiengesellschaft annahm, während der erstere Verein als Genossenschaft (industrial and provident society) eingetragen war. Diese zweite Gesellschaft („Civil Service Cooperative Society") beschränkte aber gleichfalls das Recht der Erwerbung von Aktien auf die Mitglieder des Beamtenstandes. Die Höhe der Dividende sollte fünf vom Hundert nicht überschreiten.

Das Vermögen war bei beiden Vereinen in den ersten Jahren so bescheiden, daß man darauf Bedacht nahm, die Verkaufspreise hoch genug zu setzen, um aus dem Gewinne erst ein angemessenes Betriebskapital anzusammeln. Viele Jahre zahlte „Civil Service Supply Association" überhaupt keine Dividende, trotz großer Fortschritte.

Die Entwicklung dieses letzteren Vereins mag aus folgenden Zahlen entnommen werden:

Jahr		Zahl der Mitglieder u. Freunde	Jahresumsatz	Werth der Immobilien	Zahl der Angestellten
28. Februar	1867	5014	21322 £		28
28. „	1871	20135	492418 „	6223 £	293
31. December	1885	38693	1758648 „	129948 „	1250

Die Gegenstände, auf welche sich der Betrieb erstreckt, sind immer mannigfaltiger geworden. In erster Reihe stehen Kolonialwaaren, Tabak, Wein; dann Möbel, Kleider, Stiefel, Metallwaaren, Porcellan und Glas.

Der zweite Verein hat sich ähnlich entwickelt, wenn auch nicht zu ebenso großen Dimensionen.

Diese Erfolge wirkten ermuthigend auf weitere Kreise. Es entstand bald eine analoge Bewegung unter den Offizieren der Armee und der Flotte. Im Februar 1872 wurde der Konsumverein der Offiziere („Army and Navy Cooperative Society") ins Leben gerufen. Dieser hatte bereits im Jahre 1879 nicht weniger als 13000 Antheilsbesitzer (mit je einem Antheil von 1 £) und 23000 Mitglieder. Der jährliche Umsatz hatte sich damals schon auf mehr als $1^1/_2$ Millionen £ gehoben.

Auch in die Provinzen drang diese Bewegung, nicht nur durch den Absatz der großen Londoner Vereine, sondern auch durch Nachahmungen in Edinburg und Dublin.

§ 128. Der Ueberblick über die deutschen*) Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften bietet ein mannigfaltigeres Bild.

Der Ursprung der deutschen Genossenschaften liegt nicht in den Bestrebungen der Lohnarbeiter um Verbesserung ihrer Lage, wie in England, sondern in den Bemühungen der kleinern Gewerbtreibenden, die Elemente ihrer Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem großen Betriebe zu kräftigen. Auch ist dieses der Ausgangspunkt der Bestrebungen von Schulze-Delitzsch, der die größten Verdienste um das deutsche Genossenschaftswesen hat.

Daher fing hier die Genossenschaftsbewegung an mit Rohstoffvereinen, d. h. genossenschaftlichen Einrichtungen zum Einkauf der für die Handwerker erforderlichen Rohstoffe. Der gemeinsame Einkauf sollte

*) Wie überhaupt, beschränke ich mich hier auf die wichtigsten Länder, in diesem Falle, wie öfter, auf Großbritannien und Deutschland. Die Erweiterung des Stoffes durch Hinzuziehung der übrigen Länder (Frankreich, Italien, Oesterreich u. s. w.) würde das übersichtliche Bild, das ich geben will, nur stören, ohne eine wesentliche Ergänzung zu leisten für das, was ich zeigen will.

die Vortheile des großen Betriebes den kleinen Gewerbetreibenden zugänglich machen: ähnlich wie bei dem Einkauf für den Konsum die Konsumvereine, sollte durch die Rohstoffvereine der Einkauf für die Produktion zweckmäßiger, unmittelbarer, mit größerer Intelligenz, mit entsprechender Sachkenntniß, ohne korrupte Borgwirthschaft durchgeführt werden.

Daran schlossen sich die Magazingenossenschaften, um ein anderes Element der Produktion der kleinen Gewerbtreibenden durch Genossenschaft zu kräftigen, nämlich gemeinsame Räumlichkeiten für Schaustellung und Verkauf, wohl auch im Zusammenhange mit genossenschaftlicher Beleihung, der hergestellten Waaren zu gewinnen.

Ein drittes Element der Produktion war das erforderliche Leihkapital durch die Wege eines genossenschaftlichen Kredits, der den kleinen Mann in seinem wohlverdienten Kreditbedürfniß kräftigt und ihn aus den Händen des Wuchers oder unverhältnißmäßiger Darlehnsbedingungen zieht.

Die Zusammenfassung dieser Elemente in der Einheit der ganzen Produktivgenossenschaft ist, wie in England, nur in vereinzelten und bescheidenen Beispielen gelungen.

War die ganze Genossenschaftsbewegung in Deutschland etwa ein Jahrzehnt später in Gang gekommen als in England, so waren wiederum die Konsumvereine nicht die Bahnbrecher wie in England, sondern sie entwickelten sich erst etwa ein Jahrzehnt später als die übrigen Arten des Genossenschaftswesens — im Laufe der sechziger Jahre.

Während die Rohstoff- und Magazingenossenschaften keinen rechten Fortgang genommen haben, ist die Entwicklung der Vorschußvereine und der Konsumvereine lebhafter vorwärts gegangen.

Es gab im Jahre 1859 an Vorschußvereinen, die ihre Abschlüsse eingereicht hatten, 80 mit einer Mitgliederzahl von 18676 zusammen und eigenem Vermögen von 830000 Mark. Nach dem Jahresbericht von 1889 aber gab es 3467 Vorschußvereine, wovon 1002 mit 490000 Mitgliedern, 109 Millionen Mark Geschäftsguthaben, 26 Millionen Reserven, 1,5 Milliarden ausgeliehenen Vorschüssen.

Konsumvereine gab es 1864 97, von denen 38 die Abschlüsse eingereicht hatten, deren Verkaufserlös 800000 Mark war bei 7709 Mitgliedern. Daraus waren im Jahre 1890 984 Vereine geworden, wovon 263 berichteten, mit 215420 Mitgliedern, mit Geschäftsantheilen in Höhe von 4,3 Millionen Mark, Reservefonds 2,2 Millionen, Verkaufserlös 48,7 Millionen, Reingewinn 5 Millionen Mark.

Ganz neuerdings haben sich im Anschlusse an das englische Muster Beamtenkonsumvereine in Deutschland gebildet, insbesondere (1884) das „Waarenhaus für Armee und Marine“ und (1889) das „Waaren-

haus für deutsche Beamte" in Berlin. Sie sind keine Genossenschaften, sondern Aktiengesellschaften. Zur Mitgliedschaft bedarf es, ähnlich wie bei dem englischen Muster, nicht des Aktienbesitzes, sondern nur des einmaligen Eintrittsgeldes (von 10 Mark). Sie haben die große Menge aller Bedarfsgegenstände in den Bereich ihres Betriebes gezogen, Kolonialwaaren, Wein, Fleisch, Hausgeräthe, Kleider u. s. w., haben auch eigene Schneiderwerkstätten eingerichtet. Beide haben sich schnell ausgedehnt, mehrere Niederlagen innerhalb Berlins errichtet, das Versandtgeschäft nach den Provinzen entwickelt, regelmäßige Reisen zur Entgegennahme von Bestellungen (auf Kleider) eingeführt u. s. w.

Das „Waarenhaus für deutsche Beamte" begann seine Thätigkeit am 1. April 1889; in den letzten Jahren (1894—1896) überschritt sein Umsatz den Betrag von 3 Millionen Mark. Die Zahl der Mitglieder (Kaufberechtigten) betrug am 31. März 1896 29390. Für Drucksachen allein (Preislisten u. s. w.) wurden 50000 Mark jährlich verausgabt. Das Waarenhaus für Armee und Marine hatte bereits 1889/90 einen Verkaufserlös von mehr als 4½ Millionen Mark.

Etliche Zweige des Bankgeschäfts haben sich allmälig angereiht. So ist eine „Vermögensverwaltungsstelle für Offiziere und Beamte" (Kommanditgesellschaft auf Aktien) mit einem Aktienkapital von 3 Millionen Mark begründet worden, behufs Ankaufs und Verkaufs von Werthpapieren, Aufbewahrung und Verwaltung derselben, Beschaffung von Reisekreditbriefen, hypothekarischer Anlage von Kapitalien „sowie aller sonstigen bankgeschäftlichen Angelegenheiten". Auch ist diese Stelle Pfandbriefinstitut und giebt Pfandbriefe aus.

Dann hat das Waarenhaus einen Darlehnsfonds von 100000 Mark angesammelt, um den Mitgliedern dienstbar zu sein.

Eine besondere Rolle spielen bei beiden Vereinen (ebenfalls nach dem englischen Muster) die Rabattverträge mit Lieferanten zu Gunsten der Vereinsmitglieder, und ebenso mit Gasthäusern im Inlande und Auslande (auch mit Theatern u. dgl. m.).

§ 129. Wir haben hier die nothdürftigsten Umrisse der wirklichen Thatsachen des bisherigen Genossenschaftswesens, um jetzt dieselben auf ihren Zusammenhang mit der Organisation des Handels ins Auge zu fassen.

Wir knüpfen dabei am besten an die Reaktion an, welche gerade die zuletzt genannte Erscheinung, das unechte Gewächs aus dem Schoße der Genossenschaften, innerhalb der herkömmlichen Organisation des

Handelsgewerbes hervorgerufen hat. Und zwar auch hier in der bezeichnenden Aufeinanderfolge, zuerst in England, neuerdings bei uns in Deutschland.

Die Londoner Beamtenkonsumvereine wurden zuerst von dem berufsmäßigen Kleinhändlerstande verspottet, bald aber, als ihr Erfolg bedrohlich wurde, bekämpft. Es wurde ein Versuch gemacht, den Großhändlern den Geschäftsverkehr mit den Vereinen zu verbieten, bei Strafe des Verlustes der alten Kundschaft. Das half aber nichts. Kein angesehenes Geschäftshaus nahm Anstand, an die Vereine zu verkaufen.

Jetzt ergriff man die Waffe der politischen Agitation. Durch die Zeitungen, bei den Parlamentswahlen, durch Interpellationen im Parlament, durch Deputationen bei den Ministern.

Man stützte sich dabei auf folgende Gründe.

Die mit dem Gelde der Steuerzahler unterhaltenen Staatsbeamten und Offiziere benützten ihre Stellung dazu, die Existenz der Steuerzahler zu untergraben. Die Konkurrenz, welche sie dem Gewerbe der Steuerzahler bereiten, fände ihre überlegene Kraft vorzugsweise oder ausschließlich in dem „prestige", welches sich an die Namen hoher Beamter knüpft und durch gesellschaftlichen Einfluß verstärkt wird. Der große Umfang des Geschäftsbetriebs dieser Konsumvereine vernichte mit erdrückender Uebermacht die Existenz zahlreicher kleiner und mittlerer Geschäftsleute und hiemit eines Standes, auf welchem die Kraft der Nation beruhe. Im Gegensatze zu den in England geläufigen Konsumvereinen der arbeitenden Klassen, kämen sie nicht den unteren Bevölkerungsschichten zu gute, auch nicht der Sparsamkeit und socialen Vorsorge, sondern lieferten durch die wirkliche oder vermeintliche Wohlfeilheit ihrer Preise nur ein Reizmittel für die Genußsucht der besser situirten Klassen. Die Rabattverträge für Baarzahlung zu Gunsten der Vereinsmitglieder seien nur Trugmittel, um leichtgläubige Käufer anzulocken, oder aber eine unrechtmäßige Bevorzugung eines Theiles der Kundschaft.

Dieses die wesentlichen Angriffspunkte.

Eine Interpellation im Unterhause (1874) beantwortete der Schatzkanzler damit, daß er sagte, die Beamten haben ein Recht darauf, sich anzustrengen, daß sie mit ihren bescheidenen Gehältern anständig durchkommen; der von den Vereinen beförderte Grundsatz der Baarzahlung sei vortheilhaft für eine geordnete Haushaltung. Was das Verhältniß zu den Steuerzahlern anlangt, so könne man ebenso gut sagen, die Steuerzahler des Landes ziehen Vortheil von einem System des Waareneinkaufs, das den Beamten den Lebensunterhalt verwohlfeilert; das sei

freilich die große Mehrzahl der Steuerzahler und nicht die kleine Minderzahl der Kleinhändler.

Am 11. März 1879 gelang es dem Vertreter von Westminster im Unterhause, die Niedersetzung eines Untersuchungsausschusses herbeizuführen, welcher den Auftrag erhielt, „Verfassung und Wirksamkeit größerer Erwerbsgesellschaften, die sich Konsumvereine nennen, und deren etwaige Befreiung von gewissen Steuern zu ermitteln".

In dem üblichen Kreuzverhör wurde eine Anzahl von Zeugen, Kleinhändler aus London und den Provinzen, Kenner des Genossenschaftswesens u. dgl., vernommen. Es kam aber nicht zur Berichterstattung und die Sache verlief im Sande. Dagegen wirkte diese Maaßregel, wie sonst öfter, als Ventil. Die politische Agitation hörte auf. Seit dem Jahre 1880 haben keine Versuche mehr stattgefunden, die Beamtenkonsumvereine zu unterdrücken. Ebenso wie einige Jahrzehnte zuvor die ähnlichen Versuche aufgehört hatten, die Arbeiterkonsumvereine zu unterdrücken.

§ 130. Wenn wir jetzt dazu übergehen, den Gegensatz der Beamtenkonsumvereine zu dem üblichen Handel auf dem Boden der englischen Erfahrungen zu erörtern, um damit den principiellen Charakter dieser andersartigen Organisationsform zu beleuchten und die Alternative für die Organisation des Handels zu beurtheilen, so hat uns zu der Bevorzugung jener Erscheinung zweierlei bewogen. Erstens haben wir hier die „Genossenschaft" abgelöst von allen socialreformatorischen Bestrebungen (für Sparsamkeit, politische Erziehung, Uebung in der Selbstverwaltung, Ausbreitung auf die unteren Klassen). Wir haben den Konsumverein als nüchternes Handelsinstitut in der alternativen Gestalt zu dem üblichen Handelsgewerbe. Zweitens ist hier in überragender Größe mit der Organisation als wesentliches Element verknüpft der Großbetrieb im Konsumverein. Wie dieses zweite Element negativ dazu dient, die Kluft zwischen diesen neuen Vereinen und den alten socialreformatorischen Arbeitervereinen zu erweitern, so dient es positiv dazu, diejenigen Principienfragen aufzuhellen, die für unsere Alternative erheblich sind.

Was will ein Konsumverein?

Es thun sich, um an das Einfachste vorbildlich anzuknüpfen, einige befreundete Familien zusammen und kaufen gemeinsam im Großen eine Kiste Thee, einen Sack Kaffee, ein Faß Wein u. dgl. m. Sie setzen damit die sonst gewohnte Zwischenhand des Kleinhändlers bei Seite, dessen

berufsmäßiges Geschäft es ist, den Einkauf im Großen zu besorgen und für den Bedarf dieser und vieler anderer Familien Vorrath zum Verkauf im Kleinen bereit zu halten.

Der Anlaß, den ungewohnten Weg einzuschlagen, liegt offenbar in der Meinung, bessere Waare oder mäßigeren Preis zu erreichen. Und durch welches Mittel? Im Gegensatze zu dem Grundsatze der Arbeitstheilung, welches die Gewerbe einer civilisirten Volkswirthschaft beherrscht, machen sich die Konsumenten anheischig, die Versorgung mit den Dingen des täglichen Bedarfs besser bewerkstelligen zu können als diejenigen, deren Beruf das ist.

Es müssen hier also entweder Mängel in den Leistungen der Arbeitstheilung oder Vorzüge in den Leistungen der neuen Organe liegen, wenn der Versuch erfolgreich sein soll. Zu diesen Leistungen gehören namentlich: Kenntniß der Bezugsquellen, Waarenkenntniß, geschäftsmäßige Uebung für den Einkauf im Großen, Lagerung, Aufbewahrung, richtige Bemessung des Bedarfs, Vertheilung, Verkauf u. s. w.

Je kleiner, je vereinzelter das Objekt einer solchen Gemeinschaft ist, je mehr sich diese stützt auf eine sichere, erprobte Geschäftsbeziehung mit dem großen Verkehr, um so leichter gelingt sie. Je größer, je anspruchsvoller sie wird, je mehr sie (nach der Weise des Konsumvereins) daran geht, den Kleinhandel zu ersetzen durch eine neue Organisation, desto fraglicher ist ihr Erfolg.

Zuerst entspringt das Problematische aus dem Grundsatze der Arbeitstheilung. Die große Mehrzahl der Konsumenten will die Vortheile der neuen Organisation genießen, ist aber weder fähig noch bereit, die dafür nöthigen Leistungen herzugeben. Im günstigen Falle mögen einzelne unter ihnen einige Stunden dem Geschäfte widmen und mit gutem Erfolge. Bei einer gewissen Steigerung der gemeinnützigen Gesinnung mag dies tiefer in die Kreise des Konsumvereins eindringen, und die großen Erfolge einzelner Vereine nach Art dessen von Rochdale sind wirklich zum Theil auf diese Selbstverwaltung durch die Genossen zurückzuführen.

In der Regel wird aber die Arbeitstheilung, die man zu der einen Thüre hat hinauswerfen wollen, durch die andere Thüre wieder hereingenöthigt werden. Insbesondere für die besitzenden und gebildeten Klassen wird es sich meistens so gestalten, daß die Hauptarbeit in die Hände berufsmäßig ausgebildeter Kleinhändler fällt, welche in den Dienst des Vereins als dessen bezahlte Beamte treten, während sie sonst als Geschäftsleute für eigene Rechnung oder im Dienste solcher Geschäftsleute thätig sind.

Hiedurch stellt sich die Frage so: Welche vortheilhaften Folgen sind damit verknüpft, daß an die Stelle des Geschäftsmannes, der in seinem Eigenen thätig und Niemandem verantwortlich ist, ein Mann tritt, der im Dienste des Vereins steht und den Vereinsgenossen verantwortlich ist? An die Stelle des *eigenen Interesses* ist die *Pflicht des Beamten* getreten; leistet diese letztere mehr als das eigene Interesse? Die Antwort ist im Allgemeinen unmöglich; sie hängt von den besonderen Umständen des Landes, des Volkes, des Zeitalters, sie hängt von dem einzelnen Falle ab, ob es gelingt, technisch und moralisch tüchtige Menschen zu finden, welche dem Verein das Erwartete leisten.

Hiezu kommt die Frage nach dem *Einflusse*, den die *Vereinsgenossen* (oder ihr Ausschuß) auf die Verwaltung ausüben. Haben wir angenommen, daß die Arbeitstheilung der Berufsarten den Vereinsgenossen nicht gestattet, die ganze Arbeit, die tägliche Pflichterfüllung für den Verein zu leisten, so kann es unter günstigen Umständen doch möglich sein, daß ein engerer Kreis derselben Muße, Sachkunde, Eifer genug hat, um die Geschäftsführung der Angestellten zu überwachen.

Drittens wird der Spielraum für die Leistungen des Konsumvereins um so größer sein, je *berechtigter und größer die Beschwerden* über die Leistungen des üblichen Kleinhandels sind — um so kleiner, je mehr sie bloß auf Täuschungen, auf Vorurtheilen beruhen. Fälschung der Waaren und Borgwirthschaft und aus beiden Gründen zu hohe Preise waren die Beschwerden der englischen Konsumenten, welche den Verein von Rochdale und seine Nachahmungen zur Blüte brachten dadurch, daß sie diese Mängel beseitigten.

In jedem positiven Falle hängt von diesen Bedingungen der Erfolg eines Konsumvereins ab, hängt, principieller gefaßt, der Erfolg jeder Genossenschaft ab.

§ 131. Das Gesagte würde von jedem Konsumverein, von jeder Genossenschaft im Allgemeinen gelten.

Der Beamtenkonsumverein bringt das Moment des *Großbetriebes* hinzu. Er führt uns, gemeinsam mit jenen Großmagazinen, von denen wir noch zu reden haben, zunächst sprachlich in die Verlegenheit wegen einer zutreffenden Bezeichnung für „*Kleinhandel*" und „*Großhandel*". Die anderen Sprachen haben für diesen Gegensatz Worte, die unzweideutig sind. Im Englischen unterscheidet man „wholesale" und „retail" entsprechend dem französischen „en gros" und „en détail" — das soll heißen „(Handel) im Großen" und „im Kleinen". Der

Handel mag nun in noch so großem Umfange betrieben werden, die Bezeichnung des retail-trade bleibt immer dieselbe. Es kommt den beiden westeuropäischen Sprachen auch zu Hülfe, daß sie unterscheiden wholesale-merchant und retail-trader oder shopkeeper (Ladenhalter); im Französischen négociant und marchand.

Im Deutschen fehlt dieses leider. Nicht nur daß in Deutschland die Bezeichnung als „Kaufmann" etwa nur in den alten Seestädten dem merchant (négociant) vorbehalten wird, außerhalb derselben aber jeder Händler diesen Namen führt — die Worte „Kleinhandel" und „Großhandel" drücken im Allgemeinen und nach der herkömmlichen Gewohnheit dasselbe aus wie „Detailhandel" und „Engroshandel", werden auch in unserer Wissenschaft meistens so verstanden. Indessen kommen wir damit nicht recht durch angesichts der neueren Koncentration des Detailhandels in großen kapitalistischen Unternehmungen (Großmagazinen). Denn es stößt uns die Bemerkung auf, daß die Bezeichnung „Kleingewerbe" und „Großgewerbe" lediglich dadurch bestimmt wird, ob der Betrieb ein kleiner oder ein großer ist, und daß wir die Empfindung haben, der Name eines Kleinhändlers sei durch das Sprachgefühl ebenfalls auf den kleinen Betrieb berechnet. Auf der anderen Seite ist es freilich wahr, daß man niemals daran gedacht hat, einen Kaufmann, der einen noch so kleinen Betrieb en gros hat, darum Kleinhändler zu nennen*). Neuerdings ist die Unterscheidung „Großhandel" und „Detailhandel" vorgeschlagen worden.

§ 132. Seit mehr als einem halben Jahrhundert hat sich in Frankreich, und hier wiederum in Paris, die Organisation der Großmagazine (Grands magasins) entwickelt.

Sie dienen vorzugsweise dem Bedarf an Modewaaren (Nouveautés), zumal Kleidungsstücken für das weibliche Geschlecht; sie haben sich aber je länger, je mehr auf die verschiedensten Dinge ausgedehnt; nur (gerade im Unterschiede von den Konsumvereinen) von Nahrungs- und Genußmitteln haben sie sich fern gehalten.

Ihr Umfang hat sich fortschreitend ausgedehnt; sie sind Aktiengesellschaften oder Kommanditgesellschaften auf Aktien; ihr Absatz hat in erster Reihe Paris im Auge, breitet sich aber auf die Provinzen aus

*) Vgl. hiezu Lexis, Handbuch der politischen Oekonomie, Handel § 46. V. Mataja, Großmagazine und Kleinhandel S. 3 ff.

und weiterhin auf das Ausland, dem sie mit mannigfaltigen Erleichterungen des Transportes u. s. w. entgegenkommen.

Hauptbeispiele sind die Grands Magasins du Bonmarché und die Grands Magasins du Louvre. Der erste hat ein Kapital von 40 bis 50 Millionen Francs und hatte bereits 1889 einen Umsatz von 134 Millionen Francs. Die Zahl der Angestellten ist etwa 4000. Der andere hat eine ähnliche Größe. Daneben giebt es eine Anzahl verwandter, aber nicht ganz so großer Betriebe.

In England sind Nachahmungen der Pariser Großmagazine zu finden (Peter Robinson, Whiteley), die aber dem französischen Vorbilde um gerade so viel nahestehen, als das Talent der Franzosen größer für diese Seite des Handels ist.

Auch in anderen Ländern, in Italien, zumal in Deutschland, sind Beispiele der Art zu finden, ob es nun große Unternehmungen einzelner oder Aktiengesellschaften u. dgl. sind.

Der gemeinsame Charakterzug derselben ist die Uebertragung des *großkapitalistischen* Elements in den Detailhandel.

§ 133. Dieses Element haben die Beamtenkonsumvereine in England und Deutschland von Anfang oder sehr bald in sich aufgenommen. Der Kampf der Kleinhändler gegen sie bedeutet daher zugleich, wo nicht in erster Reihe, den Kampf gegen den Großbetrieb.

Als die hauptsächlichen Gründe der Ueberlegenheit des Großbetriebs im Detailhandel erscheinen die folgenden: *Baareinkauf* statt des Kreditnehmens der kleineren Geschäftsleute, die sich durch das Kreditnehmen in Abhängigkeit von den Großhändlern versetzen. Wogegen der Baareinkauf die Gelegenheit giebt, die besten Märkte aufzusuchen, die niedrigsten Preise zu bedingen. Mit der Größe des Kapitals ist aber auch die so viel größere Wirksamkeit und Intelligenz des Einkaufs an den *vortheilhaftesten Quellen* gegeben, die Wahrnehmung von *günstigen Gelegenheiten* („occasions", wie der Sprachgebrauch der Pariser Großmagazine die Einkäufe bezeichnet, deren Ergebnisse er dann als solche seiner Kundschaft anbietet).

Die *Magazinkosten* werden auf ein Minimum reducirt, und doch ist es die stattlichste und erfolgreichste Form der Bereithaltung der Waaren für den Verkauf (ein Vortheil, den die kleinen Geschäftsleute durch die Magazingenossenschaften für das Handwerk bisher angestrebt, aber nur in geringem Umfange erreicht haben, den die kleinen Kaufleute überhaupt schwer durch Genossenschaften erreichen können).

Der kleine Ladenhalter hängt oft von vornherein oder im Kampfe um die Entwicklung seines Absatzes ein übergroßes Bleigewicht der Geschäftsunkosten an seine Füße durch theure Magazine, die außer Verhältniß zu seinem Geschäftsumfange stehen, die einem viel größeren Betriebe entsprechen, und die er jetzt einholen will durch Preisaufschläge, die ihm erst recht die Kundschaft verscheuchen.

Zu den Vortheilen des Großbetriebes gehört auch die bessere Ausnutzung der Arbeitskräfte durch die Konstanz des täglichen und stündlichen Ganges der Geschäfte, wogegen in kleinen Ladenbetrieben Stunden, Tage, Wochen vergehen, da Herr und Gehülfen mit leeren Händen stehen.

Endlich die Kosten der Reklame. Das große Magazin erwirbt bald einen Kundenkreis und einen Namen, die die ferneren Bemühungen und Unkosten für die Erweiterung der Kundschaft überflüssig machen. Die überragende Größe, wenn sie sich mit Erfolgen, wie denen der großen Beamtenkonsumvereine, verbindet, macht das mehr und mehr entbehrlich. Die großen Pariser Magazine haben mindestens im Laufe der Jahre ihre Ausgaben für Anpreisung ihres Geschäfts mehr und mehr eingeschränkt; mit eigentlichen Reklamen sind sie immer sparsamer geworden. Auch in der Verbreitung, in der Ausstattung ihrer periodischen Kataloge, Preisverzeichnisse u. s. w. sind sie immer rückhaltvoller geworden. Die wirklich übrig bleibenden Unkosten aber vertheilen sich auf einen so viel größeren Betrieb und bedeuten einen mäßigen Procentsatz.

Der kleine Ladenhalter verwendet (zumal neuerdings in Deutschland) einen unverhältnißmäßig großen Betrag auf Anzeigen in den Tagesblättern, Wochenblättern u. s. w. Aus den kleinen Anzeigen sind immer größere, kostbarere geworden; der Wettbewerb treibt den einen über den anderen hinaus, ganze Seiten der Zeitungen werden zuletzt täglich von den Reklamen einzelner Ladenhalter bedeckt, und es entstehen daraus Unkosten, die günstigen Falls als ein Lotterieeinsatz zu betrachten sind für ein mögliches großes Loos, das dafür gewonnen wird — während in vielen Fällen der kleinere Geschäftsmann dadurch erdrückt wird oder Preiserhöhungen versucht, die ihm das einbringen sollen, aber von den Käufern abgelehnt werden.

§ 134. Die Kehrseite des Großbetriebes ist hier die gleiche wie allenthalben. Sie kommt auf die Frage hinaus, ob es der großen Geschäftsverwaltung gelingt, entsprechende Beamtenkräfte von der Spitze bis zur Peripherie zu finden, die mit Intelligenz, technischem Geschick,

Ehrlichkeit ausgestattet sind; ob es gelingt, eine zweckmäßige Organisation dieses Beamtenheeres von mehreren Tausenden von Köpfen einzurichten, ob die Aufsichtsorgane der Gesellschaft ihrerseits im Stande sind, an dem Erfolge mitzuwirken.

Es hat nach den großen Erfolgen der Beamtenvereine in London nicht an zahlreichen Nachahmungen gefehlt, welche den experimentellen Beweis geliefert haben für die Bedeutung der Elemente dieser Kehrseite des großen Betriebes und der Aktiengesellschaften im Großmagazinwesen. Eine Menge derartiger Unternehmungen ist zu Grunde gegangen. Unter den anderen, die noch bestehen, ist keine einzige, welche annähernd einen Erfolg wie die drei Beamtenvereine erreicht hat, deren Aktien — entsprechend der Steigerung ihres Absatzes — im Werthe auf das Dreifache und höher gestiegen sind.

Hieraus folgt, daß es auf die Qualität jener eigenthümlichen Bedingungen ankommt, die bei den Beamtenvereinen vorhanden waren, um solche Erfolge durch das Mittel des Großbetriebes zu erzielen, während mangels jener Bedingungen trotz des Großbetriebes der Erfolg entweder bescheiden ist oder gänzlich ausbleibt.

Ein anderes Bedenken oder wenigstens eine Einschränkung entspringt aus demselben Grunde, in welchem die Großmagazine ihre Kraft suchen. Ihre Tendenz geht nämlich (ob wir die Londoner und Berliner Beamtenkonsumvereine oder die Pariser Magazine ins Auge fassen) dahin, sich über ein möglichst weites Gebiet der Waarengattungen auszudehnen. Es genügt ihnen nicht, überhaupt einen Großbetrieb zu führen, sie wollen diesen Großbetrieb auch über eine Mannigfaltigkeit von Gegenständen ausstrecken, die einem Hauptgrundsatze der modernen Volkswirthschaft, der Arbeitstheilung, zuwiderläuft. Die Folgen davon bleiben nicht aus. Sie zersplittern sich zu sehr. Der Sachkenner (oder die Sachkennerin) weiß bereits bei ihnen sehr deutlich zu unterscheiden, wo die Stärke ihrer Leistungen für die Kundschaft liegt, und wo die Schwäche. Denn es ist kaum möglich — und jedenfalls bisher nicht gelungen — in all dieser Mannigfaltigkeit der Dinge das Große zu leisten, was sie vorgeben.

Eine weise Selbstbeschränkung, eine arbeitstheilig gegliederte Betriebsweise von Großmagazinen, die jedes auf besondere Gruppen der Waaren, mehr als bisher, sich beschränken, würde für alle Theile ersprießlicher sein.

Inzwischen ist hier ein schwacher Punkt des Großbetriebes, an dem auch der kleinere Handelsbetrieb einzusetzen hat, um sich konkurrenzfähig zu erweisen. Leider ist ein Hauptgebrechen des Kleinhandels, zu-

mal in den mittleren und kleinen Städten Deutschlands, daß sie die Arbeitstheilung viel zu sehr hintansetzen. Sie könnten bei gegebenem Markte weit mehr leisten und sich dem Großbetriebe gegenüber viel stärker erweisen, wenn sie sich mehr koncentriren wollten, wenn sie durch verständige Vereinbarung der Konkurrenten Reformen in diesem Sinne herbeiführen wollten.

Ein anderes Bedenken ist die Entfernung des Magazins von der Kundschaft.

Die heutigen Verkehrsmittel, die verschiedenen Erleichterungen und gerade die Mittel, welche die Pariser Großmagazine in Gang gebracht haben (Kataloge, Muster, Ansichtsendungen, Rücknahme der Sendungen u. dgl.), sind darauf berechnet, die Entfernung zu überwinden. Es gelingt dadurch zum Theil, den Einkauf der Kundschaft über Hunderte von Meilen hin bequemer und zweckmäßiger zu machen als durch den Gang in die nächste Straße. Auch haben Zweiggeschäfte in den Provinzen die Vortheile der in der Großstadt Lebenden auf jene auszudehnen gesucht.

Dazwischen bleibt aber noch viel offen. Für eine große Masse von Fällen hat die örtliche Nähe und damit für die Mehrzahl der Kleinhandel den Vorsprung. Viele Waaren lassen sich nach Zeichnung, nach Probe schwerer auswählen; auch bei den anderen Waaren ist die Mühsal der Rücksendung u. s. w. eine Last, der man gern aus dem Wege geht.

§ 135. In der Reihe der Bedenken folgen die socialpolitischen Bedenken. Wir müssen sie hier wenigstens erwähnen, weil sie heutzutage bei uns so sehr im Mittelpunkte der Erörterung stehen.

Ein einziger sehr ernster Grund in dem Kampf gegen die Konsumvereine und zumal die Beamtenkonsumvereine kleidet sich in allerhand Gewänder, die nicht das Wesen der Sache treffen.

Daß die Beamtenkonsumvereine durch ihr „Prestige" wirken — wir dürfen antworten: das „Prestige" würde nicht lange vorhalten, wenn dahinter nicht die entsprechenden Leistungen steckten Und nur nach dem Maaße ihrer Leistungen haben sie Absatz. Die Kritik hat längst herausgefunden, wo ihre Schwächen sind.

Daß die Beamtenkonsumvereine den Steuerzahlern das Brot nehmen zu Gunsten derer, die von den Steuerzahlern erhalten werden — jener englische Minister hat ihnen bereits geantwortet.

Daß die Genossenschaften der Arbeiter nicht beanstandet werden,

sondern nur diese Abart — es ist nicht wahr! Man hat auch jene nach Kräften bekämpft, bis man sah, daß es eitel war, und hat sich an diese herangemacht, um sich allmälig (in England wenigstens) auch zu überzeugen, daß man ihnen nichts anhaben kann.

Daß die Beamtenkonsumvereine den Luxus befördern durch Verwohlfeilung der Waaren — ein merkwürdiger Vorwurf, den man in der Frage zurückgeben kann, ob nicht Schaufenster, Reklamen, Borgwirthschaft mit zehnmal mehr Wahrscheinlichkeit als schuldig am Luxus bezeichnet werden dürfen?

Alles das sind keine ernsthaften Einwände — sie sind nur Einkleidungen eines tieferen und ernsteren Grundes, der freilich ebenfalls nicht verheimlicht wird.

Es ist die Gefahr für die Selbständigkeit einer Anzahl von Kleinhändlern, die aus dem Großbetriebe, die aus den Konsumvereinen überhaupt folgt.

Aus dem bisher Gesagten geht hervor, daß diese Gefahr keine unbedingte ist, daß Hemmungen im Wege stehen, daß Reformen des Kleinhandels die Gefahr beschwören können. Der Kampf ist nicht entschieden; es kommt darauf an, wie die Kräfte auf beiden Seiten beschaffen sind, wie der Kampf geführt wird. Großbetrieb und Genossenschaften sind Organisationen, die man rechtlich nicht unterdrücken kann, die aber wirthschaftlich ihre Ueberlegenheit in jedem Falle oder in einer großen Zahl von Fällen erst zu erweisen haben.

Rechtlich nicht unterdrücken kann — weil sie alternative Formen der Organisation des Handels sind, in denen durch freiwillige Kräfte der Versuch gemacht wird, die Leistungen des sonstigen Handels zu übertreffen. Gerade vom Standpunkte der wirthschaftlichen Freiheit ist das die nothwendige Konsequenz. Jede einseitige Begünstigung oder eine einseitige Belastung durch die öffentliche Gewalt und ihr Recht wird man bekämpfen; es ist angemessen (obwohl thatsächlich von kaum erheblicher Wirkung), daß das deutsche Reichsgesetz vom 12. August 1896 den Verkauf an Nichtmitglieder verbietet; jede Unebenheit der Besteuerung soll beseitigt werden. Aber durch irgend ein Mittel (und etwa gerade durch eine Specialbesteuerung) die Tendenz zum Großbetriebe oder die Konsumvereine ersticken wollen, ist verkehrt. Es widerspricht jener Gerechtigkeit gegen den freien Wettkampf der Organisationsformen; es widerspricht der ganzen heutigen Tendenz der Volkswirthschaft; es kann zuletzt doch nur als ein stümperhafter Versuch in den Anfängen stecken bleiben und niemals die Konsequenzen ziehen, ohne das Wesen der heutigen Volkswirthschaft aufzuheben.

§ 136. Aus socialpolitischem Standpunkte ist den heutigen Parteimännern des „Mittelstandes" im Deutschen Reiche zuzugeben, daß mit gleichem Recht die Kleinhändler als Bestandtheile des Mittelstandes sich gegen den Untergang wehren wie die Vertreter des Kleingewerbes und des landwirthschaftlichen Kleinbetriebes. Die Bedeutung aller mit einander für den Aufbau und den Bestand der Gesellschaft ist unbestritten und braucht an gegenwärtiger Stelle nicht erörtert zu werden.

Eine andere Frage ist, mit welchen Mitteln der Untergang vermieden werden soll.

Aus dem vorhin Gesagten geht hervor, daß (ähnlich wie für die anderen Gruppen des Mittelstandes) aus wirthschaftlichen Gründen noch eine Reihe von Mitteln folgt, durch welche der herkömmliche Kleinhandel sich behaupten kann. Allerdings nicht durchaus dadurch, daß man erklärt, „sint ut sunt aut non sint" — sondern dadurch, daß man sich Mühe giebt, um das Höchstmögliche zu leisten. Entwickeltere Arbeitstheilung, Vermeidung unvernünftiger Geschäftsunkosten, Intelligenz der Leitung und Bedienung, dazu die Vortheile der räumlichen Nähe — das sind Umstände, die fernerhin zahlreichen Existenzen des kaufmännischen Mittelstandes Gedeihen gewähren können.

Wofür es aber keine Abhülfe giebt, weder in diesem noch in einem anderen Stande, das ist die gerade in diesem Stande aus naheliegenden Gründen (zumal wegen der technischen Leichtigkeit) grassirende Ueberfüllung an konkurrirenden Elementen. Es kann keinem Gebiete der Produktion oder, mit anderen Worten, den Konsumenten dessen, was diese Produktion leistet, zugemuthet werden, sie sollen jede beliebige Anzahl von Existenzen ernähren, die sich hinzudrängen. Nun giebt es gewisse Zweige des Kleinhandels, in denen die Ueberfüllung so augenscheinlich ist, daß eine Forderung, die darauf hinauskommt, der Absatz und die Verkaufspreise sollen genügen, um alle vorhandenen Kleinhändler auskömmlich zu ernähren, nichts anderes bedeutet als eine Forderung an die Konsumenten, sie sollen ihren Bedarf auf dem theuersten und schlechtesten Markte kaufen statt auf dem billigsten und besten Markte.

Die ernsthafte Abhülfe hiefür ist in einer andersartigen Berufswahl zu suchen, in einem Verzicht auf scheinbar lockende, bequeme Erwerbsarten, in dem Aufsuchen mühsamerer, aber zuverlässigerer Berufe.

Anderen Falls gelangt man oder befindet man sich bereits auf dem Boden des socialdemokratischen „Rechts auf Arbeit" und macht die Sache dadurch nicht besser, sondern schlechter (weil unehrlicher), daß man sich zugleich „konservativ" nennt.

§ 137. Schließlich wenden wir den Blick bei unserer Betrachtung der Genossenschaften auf die neuesten Versuche, welche von einem ganz anderen Ende her eine Lücke in dem Gefüge der herkömmlichen Organisation des Handels durch eine neue genossenschaftliche Organisation ausfüllen wollen.

Eine Bewegung in dem heutigen Wirthschaftsleben, welche von solcher Dauer ist, welche so beständig an Stärke zugenommen hat und so erfinderisch ist an Mitteln, um eine Abhülfe zu bringen für die Beschwerden — eine Bewegung, wie die agrarische, mußte nothwendiger Weise auch dazu gelangen, die herrschende Organisation des Handels in Frage zu stellen und andere Arten derselben, Genossenschaft und Staatshandel, auf die Tagesordnung zu setzen. Wirklich ist der Handel in landwirthschaftlichen Erzeugnissen ein hauptsächlicher Gegenstand unter denen, auf welche sich die Angriffe dieser Bewegung richten.

Im Gegensatze zu dem vorhin Erörterten, wo es darauf abgesehen war, in den üblichen Kleinhandel mit genossenschaftlichen (oder quasigenossenschaftlichen) Organisationen einzugreifen, um für die Konsumenten Vortheile der Versorgung mit den Dingen ihres Bedarfs zu erringen — ist es bei dieser Frage darauf abgesehen, in den üblichen Großhandel und den größten Handel einzugreifen durch genossenschaftliche Organisationen, welche den Producenten Vortheile gewähren sollen für die Gewinnung und für den Absatz ihrer Produkte.

Aehnlich wie das (begründete oder unbegründete) Mißtrauen gegen die Leistungen des Kleinhandels dazu veranlaßt, Konsumvereine zu gründen, die dazu dienen sollen, die vorhandenen Zwischenglieder zwischen dem Einkauf im Großen und dem Bedarf eines Konsumentenkreises auszuschalten und an deren Stelle sich selber einzusetzen — so hat das Mißtrauen gegen die Zwischenglieder, welche die Producenten der landwirthschaftlichen Erzeugnisse für die Versorgung mit den Mitteln der Produktion und für den Absatz der landwirthschaftlichen Produkte in der üblichen Organisation des Handels bedienen, zu mannigfaltigen Genossenschaftsbildungen geführt, die an allen Theilen dieser Kette wie ein großes Revisionsfahren sich geltend machen.

§ 138. Im Laufe der letzten Jahre hat sich, zumal in deutschen Landen, eine so lebendige Thätigkeit im landwirthschaftlichen Genossenschaftswesen aufgethan, daß der darin bekundete Sinn für freie Gemeinnützigkeit und Selbsthülfe schon um seiner selbst willen als

eine erfreuliche und aussichtsreiche Erscheinung in dem öffentlichen Leben der Gegenwart betrachtet werden darf*).

Aber auch seine Erfolge sind bereits nach manchen Richtungen ansehnliche, und jedenfalls ist die Zahl, zumal das Wachsthum derselben in den letzten Jahren, bedeutend.

Im Jahre 1892 (31. Mai) gab es im Deutschen Reiche 7581 eingetragene Genossenschaften; davon waren 4374 (58 Procent) ländliche. Im Jahre 1896 gab es überhaupt 12379 eingetragene Genossenschaften; davon waren 9003 (73 Procent) ländliche.

Von den dem „Allgemeinen Verbande der deutschen landwirthschaftlichen Genossenschaften" am 15. Juli 1896 angehörenden 3633 Genossenschaften waren**)

1785 Kreditgenossenschaften (1890: 277)
1046 Bezugsgenossenschaften (1890: 811)
707 Molkereigenossenschaften (1890: 201)

Von diesen interessiren uns hier die Bezugsgenossenschaften (Einkaufsgenossenschaften, Rohstoffgenossenschaften, abusiv anfänglich Konsumvereine genannt).

Sie sind erst ganz neuerdings in Aufschwung gekommen; in den Jahren 1871—1880 sind überhaupt nur (an solchen, von denen eine Statistik vorliegt) 44 entstanden, davon 39 in Hessen allein. Auch in den Jahren 1881—1889 sind nur 191 entstanden, vorwiegend im westlichen und südwestlichen Deutschland. Erst 1890—1893 geht es schneller; es werden in den 4 Jahren 245 gegründet, auch diese überwiegend im Westen.

Die Gesammtzahl der Mitglieder der Bezugsgenossenschaften mag 1893 etwa 80 000 gewesen sein und die Einkaufssummen (bei 355 Mark im Durchschnitt) 28 Millionen Mark.

Die Vereine haben ihre Wirksamkeit durch Verbände oder „Centralgenossenschaften" gesteigert, vermittelst deren sie sich die Marktkenntniß und die Kaufkraft des Großhandels angeeignet haben.

---

*) Das Hauptorgan in der periodischen Literatur ist die inhaltreiche und trefflich geleitete „Deutsche landwirthschaftliche Genossenschaftspresse, Organ des Allgemeinen Verbandes der landwirthschaftlichen Genossenschaften des Deutschen Reiches", welche jetzt im 24. Jahrgang (1897) erscheint.

**) Jahrbuch des Allgemeinen Verbandes der deutschen landwirthschaftlichen Genossenschaften für 1894 und 1895. Vgl. M. Thieß, Geschäftsergebnisse der deutschen landwirthschaftlichen Genossenschaften, in Conrad's Jahrbuchern für Nationalökonomie und Statistik. 1896 Bd. LXVII.

Die Hauptgegenstände sind Düngemittel, Futtermittel, Sämereien, Kohlen. An Düngemitteln wurden im Jahre 1894 durch die Bezugsverbände und Centralgenossenschaften über 3 Millionen Centner bezogen; der Gesammterlös, den diese Organisationen machten, war

1893 . . 17,4 Millionen Mark
1894 . . 15,2 „ „

(der Rückgang ist nur ein scheinbarer und hängt mit dem Preisrückgang zusammen).

§ 139. Der Anfang der ganzen Bewegung für ländliche Genossenschaften in Deutschland soll der Konsumverein gewesen sein, den F. W. Raiffeisen im Winter 1847/48 in seinem ersten Amtsgebiete Weyersbusch errichtete, um die unentbehrlichsten Lebensmittel, Brot und Kartoffeln, billiger zu beschaffen.

Der Erfolg dieses Vereins hat Raiffeisen zur Weiterverfolgung der genossenschaftlichen Pläne angespornt, die wesentlich in der Richtung der Darlehnskassenvereine lagen.

Die Fortschritte der Landwirthschaft haben, wie den Kredit, so die zur Produktion gehörigen, aber erst käuflich zu erwerbenden Rohstoffe immer unentbehrlicher gemacht. Der kleine Landwirth war für den Bezug derselben gewöhnlich auf einen einzigen Händler angewiesen, der zugleich der Käufer seiner Produkte und sein Gläubiger war, der ihm die Preise der zu kaufenden und zu verkaufenden Waaren vorschrieb.

Diesen Mißständen abzuhelfen, sind in den sechziger*) und siebenziger Jahren in dem vorwiegend kleinbäuerlichen Südwesten Deutschlands die landwirthschaftlichen Rohstoffvereine entstanden (1861 der erste hessische Rohstoffverein, 1873 der Verband hessischer landwirthschaftlicher „Konsumvereine"). Sie haben auf Qualität und Preis der landwirthschaftlichen Rohstoffe (Dünger, Sämereien) reformirend eingewirkt, haben die richtige Verwendung der neuen Futter- und Düngestoffe gelehrt, damit den Verbrauch gesteigert. Sie haben eine so starke Konkurrenz auf den sonstigen Handel ausgeübt, daß sie die Geschäftsgewohnheiten und Preise desselben in kurzer Zeit augenfällig beeinflußten, dadurch aber auch weiteren Kreisen der Landwirthschaft ihre Erfolge zu Theil werden lassen. Sie haben die Geschäftssitten verbessert, zumal die Borgwirthschaft beseitigt.

*) R. Thieß, Deutsche landw. Genossenschaftspresse, 30. November 1896.

Die Fabrikanten landwirthschaftlicher Rohstoffe erkennen an, daß die Bezugsverbände zuverlässige Abnehmer mit wachsendem Bedarf sind, daß sie durch die von ihnen eingeführten Untersuchungen den unlauteren Wettbewerb erschwert, daß sie die neu erfundenen Düngemittel (Thomasmehl u. s. w.) zuerst in ihrem Werth erkannt haben. Das Kalisyndikat, der Thomasmehlring und andere Producentenvereinigungen legen Werth darauf, mit den landwirthschaftlichen Rohstoffvereinen in guten Beziehungen zu bleiben.

Erst allmälig sind diese Vereine auch weiter nach dem Osten und Nordosten gelangt, nach der Provinz Sachsen zumal, dann nach der Provinz Pommern.

Wenn in den letzten Jahren ein relativer Stillstand dort eingetreten ist, wo sie sich längst eingebürgert haben, so erklärt sich das dadurch, daß von den ursprünglichen Zielen bereits vieles erreicht ist, daß der Handel selber jetzt verbessert ist in dem, was er leistet.

Aehnliches wie die Bezugsverbände hat im großen Stil die landwirthschaftlich-technische Vereinigung der größeren Landwirthe Deutschlands, die „Deutsche Landwirthschaftsgesellschaft", erreicht, welche durch ihre Düngerabtheilung im Jahre 1895 einen Umsatz von $2\frac{1}{2}$ Millionen Doppelcentner Düngemitteln in 12175 Bestellungen besorgt hat.

§ 140. An den Bezugsgenossenschaften hat die Erfahrung bewiesen, daß die neue Organisation vermöge der Genossenschaft eine Lücke in dem bisherigen Handel auszufüllen hatte, daß sie die Anforderungen des Bedarfs an Rechtschaffenheit und Billigkeit, welche bisher unbefriedigt waren, erfüllte. Ein ähnlicher Erfolg, wie die Korrektur, welche das Konsumvereinswesen in Rochdale und Gefolge, welche die Volksbanken und Darlehnskassen in Deutschland an den bestehenden Mißbräuchen geübt haben.

Wie nun die Landwirthe für den Einkauf der Produktionsmittel mit Erfolg die Genossenschaft benutzt haben, um den Handel zu berichtigen, so versuchen sie jetzt ganz neuerdings für den Verkauf ihrer Produkte eine analoge Berichtigung durch Genossenschaften (Absatzgenossenschaften, Verkaufsgenossenschaften).

Hier ist von Erfahrungen noch wenig, desto mehr von Bestrebungen und Anfängen zu sagen. Im Einzelnen sind bereits günstige Erfolge eingetreten unter Umständen, die jenen kleinbäuerlichen Verhältnissen entsprechen, aus denen die Bezugsgenossenschaften herausgewachsen sind.

So haben sich bei der Getreideverkaufsgenossenschaft in Worms die folgenden Vortheile ergeben*):

1. der zur Genossenschaft gehörige Landwirth kann seine Gerste vom Feld aus direkt ins Lagerhaus abfahren lassen;

2. durch die Zusammenlagerung vieler Posten von Getreide gleicher Qualität in einem großen Verkaufsposten wird Gelegenheit zur Erzielung höherer Preise geboten;

3. das Getreide wird mit Umgehung des „Zwischenhandels" dem Großhandel direkt angeboten, ist daher vortheilhafter zu verkaufen;

4. die Genossenschaft hat Gelegenheit, die beste Verkaufsgelegenheit auszunützen;

5. auf das gelieferte Getreide kann der Landwirth sofort Vorschuß zu zwei Drittel des Taxwerths erhalten;

6. vom Tage der Lieferung ab fällt für den einzelnen Landwirth das Risiko des Verderbens, der Feuersgefahr u. s. w. fort;

7. durch sorgfältige Sortirung und Saatgutherstellung erscheint die Genossenschaft dazu berufen, der rheinhessischen Gerste einen besonderen Ruf zu verschaffen, auf Ausstellungen dafür zu wirken u. dgl.

Aus Württemberg (Gemeinde Degenfeld) wird von ähnlichen Erfolgen berichtet, nachdem sich dort (1895) zum gemeinsamen Absatze fast alle Landwirthe der Gemeinde zu einer Genossenschaft vereinigt haben.

§ 141. Je mehr die Reformmaaßregel der Verkaufsgenossenschaft an den kleinen Landwirthschaftsbetrieb anknüpft und für diesen ähnliche Hülfe bringen will wie die Bezugsgenossenschaft, um so mehr hat sie — aus den eben erwähnten Gründen — Aussicht auf Gelingen.

Wo sie auf den großen Betrieb angewandt wird, wie es jetzt mit zum Theil lebhaften Erwartungen geschieht, fallen die meisten jener Anläße eines Erfolges dahin. In jedem Falle sind noch gar keine Erfahrungen darüber gemacht.

Die Bewegung dafür hat sich seit 1895 auf die Provinzen des mittleren, nördlichen und nordöstlichen Deutschland erstreckt, durch das Wohlwollen der Staatsregierung ermuntert. Die Ziele sind hier obenein höher gesteckt**), als es an sich aus der Sache folgen würde, und es ist um so zweifelhafter, ob so hohe Ziele überhaupt erreichbar sind — nämlich die Emancipation von der Preisbestimmung durch die Börse

*) Deutsche landw. Genossenschaftspresse, 15. Juli 1896.

**) Vgl. L. v. Graß-Klanin, Kornhaus contra Kanitz. Berlin, Paul Parey. 1895.

(d. h. durch den Weltmarkt). Dieses würde bedeuten, daß die genossenschaftliche Organisation dahin gelangte, den großen Handel und die große Spekulation in den landwirthschaftlichen Erzeugnissen, insbesondere in Korn, zu ersetzen, das, was diese bisher geleistet, selber zu thun — ein Ziel, das um vieles weiter abgerückt ist von der Wirklichkeit als etwa der Erfolg, den auf dem Gebiete der Konsumvereine die englische Großhandelsgenossenschaft in Manchester erreicht hat.

Der preußische Staat ist der Bewegung zu Hülfe gekommen, indem derselbe Kornlagerhäuser baut und den Genossenschaften vermiethet (zu $2^1/_2$ Procent des aufgewendeten Kapitals). Für die Provinz Pommern ist (März 1897) die Errichtung von 12 Kornhäusern gesichert (von je 800—4000 Tons), die unmittelbar an den Bahnhöfen zu erbauen sind (in Anklam, Barth, Stargard, Pyritz, Kolberg, Belgard u. s. w.). Der Staat vermiethet sie der Pommerschen landwirthschaftlichen Hauptgenossenschaft in Stettin; diese vermiethet sie wiederum den an den einzelnen Orten befindlichen Verkaufsgenossenschaften.

Die Bedingungen für den Verkauf durch die Pommersche Hauptgenossenschaft sind: 1. jeder Verkäufer hat eine Probe von 10 Pfund der betreffenden Getreideart an die Hauptgenossenschaft einzusenden, das Quantum (nicht unter 20 Centner) zu bestimmen und den Verkaufspreis zu limitiren (bezw. bestmöglich zu stellen), franko der dem Verkäufer nächsten Bahnstation; 2. die Preisabschlüsse der Hauptgenossenschaft werden von der Landwirthschaftskammer bekannt gemacht; 3. Differenzen zwischen Verkäufern und Käufern werden von der Hauptgenossenschaft vermittelt; 4. die Verkaufsabrechnungen mit dem Verkäufer erfolgen seitens der Hauptgenossenschaft; 5. die Hauptgenossenschaft erhält 1 Mark per Tonne Gebühr vom Verkauf.

Für die Provinz Sachsen soll bereits zum Herbste 1897 ein großes Kornhaus in Halle eröffnet werden. Jeder Genosse desselben hat für jede 10 Hektar Ackerfläche einen Geschäftsantheil von 5 Mark einzuzahlen, mit Haftung bis 100 Mark. Genossenschaften können als solche beitreten, wenn sie mindestens 20 Antheile einzahlen. Das Kornhaus wird vom Vorstande verwaltet (3 Mitglieder, von denen eines besoldet). Das Mitglied kann das eingelieferte Getreide selbst verkaufen oder durch die Kornhausgenossenschaft verkaufen lassen. Beleihung in jedem Falle bis zu zwei Drittel des Taxwerthes.

Das Wohlwollen der Staatsregierung für die Bestrebungen dieser Genossenschaften hat sich auch darin gezeigt, daß die Proviantämter der Militärverwaltung mehr und mehr sich direkt an die Vereine der land-

wirthschaftlichen Producenten gewendet haben. So ist in Rheinpreußen, wo bis 1894 nur etwa der vierte Theil auf diesem Wege angekauft wurde, 1894/95: 47 Procent, 1895/96: 85 Procent des Bedarfs der Proviantämter gekauft worden.

Für diesen Zweck ist freilich eine Koncentration erforderlich, wie sie nur durch große Vereine erreicht werden kann. Auch ist die Erfüllung dieser Voraussetzung kürzlich durch das preußische Kriegsministerium den Producenten empfohlen worden.

§ 142. Neben dem im Mittelpunkte der agrarischen Interessen stehenden Kornverkauf ist auch der genossenschaftliche Vieh- und Fleischverkauf versucht worden. Es sind in der neuesten Zeit in Deutschland etwa 20 derartige Genossenschaften von Landwirthen gegründet worden, aber bisher sind sie fast alle zu Grunde gegangen. Aehnlich war das Schicksal der genossenschaftlichen Schlächtereien, welche von Konsumvereinen versucht wurden. Es scheint jetzt, daß man auf die Schlächterei verzichten will, um sich auf den Viehverkauf zu beschränken.

Für den genossenschaftlichen Absatz der Butter sind (1896) „Vereinigte Berliner Butterverkaufsverbände" gebildet worden, und zwar bestehend aus 1. Butterverkaufsverband (Marke Kleeblatt), 2. die Ostpreußische Tafelbutterproduktivgenossenschaft (Marke Maiglöckchen), 3. der Westpreußische Butterverkaufsverband (Marke Veilchen). Sie bezwecken den Verkauf im Großen auf dem größten Buttermarkt für das ostdeutsche Produktionsgebiet.

In Ost- und Westpreußen sind Obstverwerthungsgenossenschaften gegründet, darunter namentlich diejenige in Elbing mit etwa 100 Mitgliedern. Für Einrichtung genossenschaftlichen Eierverkaufs weist man auf die in Irland bestehende Organisation hin.

Ein treffliches Beispiel wird von der genossenschaftlichen Leistungskraft der Deutschen in Australien berichtet.

Der größte Theil des Obst-, Wein- und Gartenbaues gehört dort Deutschen. Um wegen der geringen Bevölkerung Australiens für die reichen Erträge ihrer Kultur auswärts Absatz zu finden, haben sich die Landwirthe zu einer Genossenschaft verbunden. In Sidney werden die Früchte verarbeitet und in Büchsen verpackt. Sie haben auf dem Londoner Markt sich großen Ruf erworben. Die Genossenschaft will mit Umgehung der Großhändler direkt an die Detailhändler verkaufen; sie will selber das leisten, was die Großhändler sonst leisten.

§ 143. Zum Schlusse mag hier eine kurze Darstellung der höher gespannten Pläne folgen, welche mit der Errichtung der Kornhausgenossenschaften, zumal im östlichen Deutschland, neuerdings verknüpft werden*).

Dem gegenwärtigen Zustande wird vom Standpunkte der landwirthschaftlichen Producenten des Ostens vorgeworfen, daß der Handel, welcher den Landwirthen ihre Kornernte abkauft, für den größeren Theil seiner Herbstankäufe, der zum Verbrauch des eigenen Produktionsgebietes bestimmt ist, allein in dem Termingeschäfte des herrschenden Börsenplatzes einen Anhalt findet, auf welchem er das gleiche Quantum verkauft, indem er dem Landwirth einen Preis zahlt, der dem Terminpreise entspricht, abzüglich eines Betrages für die Transportkosten zum Börsenplatze.

Diese Anlehnung des lokalen Handels an den Centralhandel des großen Börsenplatzes veranlasse einen ungeheuren Preisdruck, indem alle jene Kornmengen, welche in den (überwiegend kornproducirenden) Provinzen für den eigenen provinziellen Bedarf bestimmt sind, mit dazu beitragen, das Angebot des Korns auf der Börse zu verstärken. „Die exportbedürftigen Theile des deutschen Zollgebietes werden nach guten und mittleren Ernten durch die Börsenpreisbildung dazu gezwungen, unter der Fiktion zu verkaufen, daß ihr Korn an den Börsenplatz hingesendet werden müsse, und daß es von dort aus den Weg in die aufnahmebedürftigen Theile des Konsumgebietes weiter zu machen gezwungen sei . . . Einen wahrhaft preisvernichtenden Druck übt diese Fiktion aus, nachdem in sie eine neue, dem modernen Verkehrsleben entlehnte Vorstellung aufgenommen ist — die Vorstellung von der Berechtigung der sogenannten Weltmarktpreisbildung."

Der Weltmarktpreis sei am Platze, wenn eine weltweite Entfernung zwischen Producenten und Konsumenten liegt, nicht aber für solche Waaren, die zu ihrem großen Theile auf dem ganzen Umfange der bewohnten Erde gleichmäßig entstehen und gleichmäßig verbraucht werden, deren Uebergang sich also aus der Hand des Producenten in die Hand des Konsumenten vollzieht. Es sei grundlos, daß für diese Waaren in weiten Entfernungen bestimmte Plätze aufgesucht werden, auf denen der Preis festgestellt wird unter Bedingungen, die mit unserer heimischen Produktion gar nicht zusammenhängen.

Um diesen Zustand zu ändern, müssen die Landwirthe sich zu Kornverwerthungsgenossenschaften vereinigen, gestützt auf Lagerhäuser, die an

*) L. v. Graß, Kornhaus contra Kanitz (1895), bes. S. 25 ff.

den ländlichen Bahnhöfen liegen. Die in den Lagerhäusern ruhenden Kornvorräthe müssen zu allen Zeiten dem Lokalkonsum zur Benutzung offen stehen zu einem um weniges geringeren Preis als derjenige ist, für welchen sich dieser Konsument vom Weltmarkt aus zu versorgen im Stande ist.

Die jetzt ins Leben tretenden Verkaufsgenossenschaften und Kornhäuser werden Gelegenheit geben, durch praktische Versuche jene Pläne zu erproben, und die etwaigen Lücken der Wissenschaft, die ihnen widerstrebt, zu ergänzen.

VI. Staatshandel, Staatsmonopole.

§ 144. An verschiedenen Stellen der voraufgehenden Betrachtungen haben sich uns, gleichsam unwiderstehlich, die Berührungen aufgedrängt, die von den gesellschaftlichen und genossenschaftlichen Gebilden des Handels hinüberreichen zu der größten Organisation, welche für alle Zwecke einem gesitteten Volke verfügbar ist — zu dem Staate.

Seien es die älteren Handelsgesellschaften mit ihren engen Anknüpfungen an die Staatsgewalt, seien es die neueren Handelsgesellschaften mit ihren deutlichen Analogien zum heutigen Staate, seien es die Genossenschaften, wenn sie herauswachsen aus dem kleinen Rahmen, um Institute des Großbetriebs zu werden, seien es die Kartelle, wenn sie durch die überragende Macht ihrer Koncentration, als Zufluchtsmittel gegen eine Gefährdung des Gemeinwesens, die korrigirenden oder durchgreifenden Maaßregeln der Gesetzgebung und Verwaltung fordern.

Und doch sind sie alle mit einander da, weil — zumal in dem heutigen Leben einer Volkswirthschaft — gewichtige Gründe davon abhalten, jene letzte Konsequenz für die Beschwerden des Volkslebens zu ziehen.

Solche Gründe sind die folgenden.

Die Erfahrung des 19. Jahrhunderts zeigt, daß inmitten der stärksten individualistischen Strömungen sich gleichwohl aus den Bedürfnissen unserer heutigen Gesellschaft dem modernen Staate eine Fülle von Aufgaben zuwälzt, daß immer neue und immer umfassendere Pflichten entstehen, welche die Sphäre der Staatsthätigkeit ausdehnen, und daß daher mit um so größerer Sprödigkeit der Staat sich gegen die Ueber-

nahme aller Aufgaben zu wehren hat, die durch andere Organe als seine eigenen gelöst werden können.

Hiezu veranlaßt die Erkenntniß, daß die Unvollkommenheit auch der besten Staatseinrichtungen und des verhältnißmäßig glücklichsten Staatslebens jede Erweiterung der Staatsgeschäfte zu einer Belastungsprobe macht für die Tragfähigkeit der Kräfte, die der Staat in seinen Dienst zu ziehen vermag, weil die nothwendige Auslese derselben um so mehr aufhört, eine Auslese zu sein, je größer ihre Zahl ist.

Dazu veranlaßt ferner die Erkenntniß, daß es noch keinen Staat gegeben hat und auch unter den heutigen Staaten keinen giebt, welchem es gelungen wäre, die aus seinem Wesen folgende Straffheit der Organisation auf mehr als einen kleinen Theil der Volksgesammtheit auszudehnen, ohne das Mißbehagen zu erzeugen, welches die Folge eines lästigen Zwanges ist.

Hiemit aber begegnet sich das Bedürfniß nach freier Entfaltung der individuellen Kräfte, welches in dem Zwange der staatlichen Organisation nicht zu seinem Rechte kommt.

Es giebt eine Reihe von Aufgaben, für welche eben diese Entfaltung freier Initiative erforderlich ist, damit sie in angemessener Weise gelöst werden. Solche Verwaltungsgeschäfte, für welche die dem Wesen staatlicher Verwaltung entsprechende uniforme Schematik ausreicht, können von Staats wegen erledigt werden. Andere Geschäfte, deren Forderungen über solche Schematik hinausgehen, verlangen die persönliche Kraft, den persönlichen Wagemuth, die persönliche Verantwortlichkeit, welche sich durch amtliche Regulative nicht geben und nicht einschränken läßt.

Die Einsicht in diese Bedingungen jeder staatlichen Verwaltungsthätigkeit entspringt ganz besonders aus dem Charakter unserer heutigen Volkswirthschaft. Sie verhüllt sich in der Volkswirthschaft der letzten Jahrhunderte gegenüber dem Eifer der Staatsverwaltung das Volk emporzuheben, durch eine umfassende Staatsthätigkeit auf allen Gebieten der Volkswirthschaft, zumal in dem großen Handel und dem großen Gewerbe. Indessen auch hier fehlt die Erkenntniß nicht, daß diese staatliche Thätigkeit nur ein vorübergehendes Ersatzmittel ist für den Mangel an Initiative, welchen das Bürgerthum erringen soll.

Die Einsicht verhüllt sich in der Gegenwart für jenen Radikalismus, welcher die Erfahrungen der Geschichte und des täglichen Lebens nicht begreifen will und von der Zukunft etwas erwartet, was über alle Erfahrung hinausgeht.

§ 145. Greifen wir auf jene schon im Vorangehenden hervorgehobene Parallele der Aktiengesellschaft und des Staats zurück, so haben wir für den Zweck unserer gegenwärtigen Betrachtungen das Gemeinsame, daß sie nur durch eine Beamtenverwaltung thätig werden können.

Wenn der Umkreis derjenigen, welche Antheil an der Aktiengesellschaft haben, ein zu großer und zu entrückter ist, um selbstthätig theil zu nehmen an der Verwaltung der gesellschaftlichen Geschäfte, so trifft dieses vollends — wie sehr auch im Widerspruch zu den Idealen des heutigen Staatslebens — für die Verwaltung der Staatsgesellschaft zu, welche als ein sehr unvollkommener Chor der antiken Tragödie Mißfallen und Beifall über das äußert, was in ihrem Namen gethan wird, in sehr unvollkommener Weise eingreift in den Gang der Staatsverwaltung durch Organe der Selbstverwaltung, durch Erwählte des Volkes, durch die Wahlen selber.

Obenein kommt den Aktiengesellschaften zu gute, daß sie bei gleichen Schwierigkeiten ihrer Verwaltung ein Stück Decentralisation sind in dem viel überladenen Staate der Gegenwart und seiner Centralisation.

Es müssen also sehr zwingende Anlässe, es müssen überwiegende Gründe des Gemeinwohls sein, welche dazu bestimmen, daß nichtsdestoweniger die Staatsverwaltung ein Stück der wirthschaftlichen Verwaltung an sich zieht oder festhält.

Und immer ist die Bedingung die, welche Adam Smith für die Sphäre der Aktiengesellschaften stellte, und die vielmehr die allgemeinere Bedingung ist für alle Verwaltung durch Beamte, daß der Betrieb sich für eine uniforme Methode eignet.

Dieses gilt nun vollends für die Gebiete des Handels, deren Verwaltung eine sehr verschiedene sein muß, je nach ihrer Beschaffenheit im Einzelnen, ob die schematische Routine zu ihrer korrekten Erledigung ausreicht, oder ob es darauf ankommt, daß persönlicher Unternehmungsgeist, getrieben von der Selbstverantwortlichkeit, die mit eigenem Verluste und eigenem Gewinne rechnet, Thaten vollbringt, die über wirthschaftliche Staatsverwaltungsroutine hinausreichen.

Daneben ist freilich zu hoffen auf die Entwicklungsfähigkeit eines Volkes und Staatswesens, auf die fortschreitende Verbesserung eines Behördenwesens in dem gegebenen Staate.

Auf der Höhe des englischen Parlamentarismus vor 100 Jahren war es sein großer Staatsmann, der jüngere Pitt, welcher bei Darlegung des Reformplanes für die Regierung Ostindiens sprach von

der „Trägheit, die natürlich ist dem Amte“ (laziness natural to office)*).

Hier hat es Fortschritte gegeben auch in dem Behördenthum des englischen Staats. Aber vor gewissen Schranken bleiben sie stehen. Innerhalb dieser Schranken können sie Achtbares leisten.

§ 146. Hier soll jetzt an einer Reihe typischer Fälle gezeigt werden, was der heutige Staat durch eigene Verwaltung in verschiedenen Zweigen des Handels geleistet hat.

Wir beginnen mit der Preußischen Seehandlungssocietät**). Diese wurde durch königliches Patent vom 14. Oktober 1772 errichtet. Sie sollte eine Handelsgesellschaft sein, die unter preußischer Flagge die Häfen von Spanien und alle anderen Plätze beschiffen und tüchtigen Gewinn an den Ausfuhren machen sollte. Der nöthige Fonds wurde aus königlichen Kassen hergegeben; jedoch wurden auch die Unterthanen aufgefordert, daran theil zu nehmen. Um den Handelsunternehmungen eine sichere Unterlage zu geben, wurden der Gesellschaft zwei Monopole gewährt, die Einfuhr fremden Seesalzes und des auf der Weichsel aus Polen kommenden Wachses. Auch für den Ankauf des polnischen Holzes wurden ihr mancherlei Vorrechte gegeben.

Das Kapital bestand aus 2400 Aktien zu 500 Thalern, wovon der König selbst 2100 Stück nahm, während die übrigen 300 Stück für Private bestimmt waren und vermehrt werden sollten je nach dem Maaße der Betheiligung. Die Dauer war zunächst auf 20 Jahre berechnet. Die Geschäftsführung lag in den Händen einer Generaldirektion, welche aus einem dem König direkt unterstellten Chef, aus drei Direktoren (einer davon in Cadiz) und einem Kassierer bestand.

Die kurmärkische Landschaft (ein Kreditinstitut des Staats und der märkischen Stände) übernahm die Garantie für einen 10procentigen Zins der Aktien. Dagegen hatten die Aktionäre bei der Verwaltung des Instituts keine Stimme.

Die Erfolge waren zunächst dürftige. Der zweite Chef (seit 1771 v. Görne) veruntreute eine Summe von mehr als 1 Million Thaler.

*) The Speeches of the R. H. William Pitt in the House of Commons. 2. edit. 1808, vol. I p. 124 (July 6, 1784).

**) Vgl. Bergius, Grundsätze der Finanzwissenschaft, mit besonderer Beziehung auf den preußischen Staat (1865) S. 225—233. R. Koch, Art. Seehandlung, in Stengel's Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts. W. Lexis, Art. Seehandlungsgesellschaft, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften Bd. V (1893).

Unter Friedrich Wilhelm II. entwickelte sich die Gesellschaft bereits zu dem, was sie heute noch ist, einem Bankinstitut des Staats zur Vermittlung von Anleihen, indem sie theils ihre eigenen Obligationen ausgab, um den Staatsbedürfnissen zu dienen, theils staatliche Anleihen unterbrachte. So wurde sie in den Jahren 1806 ff. in die finanziellen Schwierigkeiten hineingezogen. Durch Edikt vom 27. Oktober 1810 wurden die Aktien wie die Obligationen der Gesellschaft in Staatsschuldscheine verwandelt und damit trotz des fortdauernden Namens ein reines Staatsinstitut daraus gemacht, was auch die Kabinetsordre vom 17. Januar 1820 bestätigte.

In der Zeit von 1820—1848, da die Regierung durch das Versprechen des Königs gebunden war, keine Anleihe ohne Berufung der Volksvertretung aufnehmen zu dürfen, bildete die Seehandlung den Strohmann, um das Gesetz zu umgehen. Die Chausseebauten jener Epoche wurden vermittelst der Obligationen der Seehandlung bewerkstelligt.

Von den Traditionen ihres Stifters behielt sie einiges bei, indem sie (in den zwanziger Jahren) zur Hebung der Wollpreise die Wolle der Domänenpächter im Auslande verkaufte; indem sie (1841 f.) die Mittel zu einer Kammgarnspinnerei in Breslau, dann den größten Theil des Kapitals zu der ersten mechanischen Wollweberei hergab. Beide Fabriken waren nicht einträglich und wurden 1849 verkauft. In Berlin, Oranienburg, mehrfach in Schlesien betheiligte sie sich an Fabriken, meistens mit ungünstigem Erfolge. Gegenwärtig sind nur noch die Flachsspinnerei in Landeshut und die Bromberger Mühlen in ihrem Besitz, die letzteren mit guter Rente.

Im Jahre 1844 gründete sie eine ausgedehnte Dampf- und Schleppschiffahrt auf Spree, Havel, Elbe und dazu gehörig eine Maschinenbauanstalt in Alt-Moabit. Diese rentirte ebenso wenig wie die Rhederei, in der 1848 sich noch 5 Seeschiffe befanden. In den Jahren 1849 bis 1850 wurde beides aufgegeben.

Zufolge des Beschlusses vom 28. Januar 1850, den die 2. Kammer des preußischen Landtages faßte, zog sich die Seehandlung von allen gewerblichen Unternehmungen zurück. Sie verkaufte ihre landwirthschaftlichen und gewerblichen Besitzungen; ihre Betheiligung am Salzhandel hatte schon 1845 aufgehört. Bis auf geringe Reste ist sie seit einem halben Jahrhundert lediglich Vermittlerin für Finanzgeschäfte des Staats. Ihr Vermögen beträgt gegenwärtig rund 34 Millionen Mark, ihr Gewinn (für die Staatskasse) war im Durchschnitt des letzten Jahrzehnts rund 2 Millionen Mark.

§ 147. Dem Ursprunge nach nahe verwandt mit der preußischen Seehandlungssocietät ist die deutsche Reichsbank.

Seit 1753*) beschäftigte sich Friedrich der Große mit dem Projekt einer Bank. Nach dem 7jährigen Kriege nahm er den Plan auf. Der Italiener di Calzabigi schlug die Gründung einer großen Handlungscompagnie vor, die alle Bankgeschäfte, einschließlich Notenausgabe, mit dem Betrieb großer Handelsgeschäfte und Versicherungen vereinen sollte. Auf das gewünschte Aktienkapital von 25 Millionen Thaler (1764) wurde kaum 1 Million Thaler von der Geschäftswelt gezeichnet. Man beschränkte sich daher auf einzelne kleinere Projekte, zu denen neben der Seehandlung das königliche Giro- und Lehnbanko in Berlin (17. Juni 1765) gehörte. Dieses sollte eine reine Staatsanstalt sein mit einem Kapital von 8 Millionen Thalern, worauf in Wirklichkeit nur 400 000 Thaler eingezahlt wurden. Eine ähnliche Bank wurde auch für Breslau geschaffen.

Durch Edikt vom 29. Oktober 1766 wurde diese Bank zur Notenbank erweitert. Die Noten sollten an allen öffentlichen Kassen an Zahlungsstatt genommen werden.

Mehr und mehr wurde die Annahme verzinslicher Depositen zum Hauptgeschäfte der Bank, während Giroverkehr und Notenausgabe gering blieben. Behufs Anlegung der Depositen ging sie zu hypothekarischen Darlehen über. Insbesondere legte sie seit 1795 in den neu erworbenen Theilen von Ostpreußen gegen 10 Millionen Thaler an. Von 1771 bis 1806 führte sie 9 Millionen Thaler aus ihrem Gewinn an die königlichen Kassen ab.

Die Inkorrektheit eines Bankbetriebes, welcher wöchentlich rückzahlbare Depositen auf Hypotheken festlegte, rächte sich in der Katastrophe von 1806. Im Jahre 1818 mußten von den alten Forderungen der Bank (22 Millionen Thaler) 7,3 Millionen abgeschrieben werden, während eine ebenso große Summe erst allmälig wieder fruchtbar gemacht werden konnte.

Von 1817—1845 mußte der Gewinn der Bank zur Deckung des alten Deficits benutzt werden. Der Betrieb nahm immer mehr die normale Richtung auf das Diskontogeschäft an. Darauf erfolgte die Neugestaltung der Bank durch die Bankordnung vom 5. Oktober 1846.

*) Niebuhr, Geschichte der königlichen Bank in Berlin von der Gründung derselben (1765) bis zum Ende des Jahres 1845. Aus amtlichen Quellen. 1854. C. J. Bergius, Grundsätze der Finanzwissenschaft (1865) S. 233—244. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Art. Banken, von Leris und Ströll. 1891. Erster Supplementband. 1895, 173 ff.

Jetzt wurde die Bank mit einem privaten Aktienkapital von 10 Millionen Thalern ausgestattet, neben 1 Million Thaler, die der Staat dazu gab. Der Staat behielt die Verwaltung in der Hand und gesellte derselben nur einen „Centralausschuß" aus kaufmännischen Kreisen bei. Der Gewinn wurde zuerst als Dividende für die Aktionäre, der Ueberschuß zwischen Staat und Aktionären vertheilt.

Die Geschäftszweige wurden hauptsächlich Girogeschäft, Diskonto- und Lombardgeschäft, Edelmetallhandel. Als Betriebsmittel dienten neben dem Kapital der Bank die gerichtlichen Depositen und die Banknoten (zunächst 21 Millionen Thaler). Durch Zweiganstalten dehnte die Bank ihren Betrieb über die ganze Monarchie aus.

Durch das Gesetz vom 14. März 1875 ging daraus die deutsche Reichsbank hervor mit einem Grundkapital von 120 Millionen Mark (40000 Antheile zu 3000 Mark).

Sie ist befugt, folgende Geschäfte zu betreiben: 1. Gold und Silber in Barren und Münzen zu kaufen und zu verkaufen; 2. Wechsel von höchstens 3monatlicher Verfallzeit, sowie Schuldverschreibungen von deutschen Staaten und Korporationen von höchstens 3monatlicher Verfallzeit zu kaufen und zu verkaufen; 3. zinsbare Darlehen auf höchstens 3 Monate gegen bewegliche Pfänder (Lombard) zu ertheilen, und zwar zu drei Viertel des Kurswerthes auf Schuldverschreibungen deutscher Staaten, Korporationen u. s. w., zur Hälfte des Kurswerthes auf ausländische staatliche Schuldverschreibungen, zu zwei Drittel auf Kaufmannswaaren, die im Inlande lagern; 4. Schuldverschreibungen deutscher Staaten u. s. w. zu kaufen und zu verkaufen; 5. für Rechnung von Privatpersonen und Behörden Inkasso zu besorgen und nach vorheriger Deckung Zahlung zu leisten; 6. für fremde Rechnung Effekten aller Art nach vorheriger Deckung zu kaufen oder zu verkaufen; 7. verzinsliche und unverzinsliche Gelder im Depositengeschäft und im Giroverkehr anzunehmen; die Summe der verzinslichen Depositen darf die Summe des Grundkapitals und des Reservefonds der Bank nicht übersteigen; 8. Werthgegenstände in Verwahrung und Verwaltung zu nehmen.

Die Reichsbank hat das Recht, nach Bedürfniß ihres Verkehrs Banknoten auszugeben. Sie ist aber verpflichtet, für mindestens ein Drittel ihrer im Umlauf befindlichen Banknoten Deckung in deutschem Gelde, den Rest in diskontirten Wechseln bereit zu halten.

Die dem Reiche zustehende Leitung der Bank wird vom Reichskanzler und unter diesem vom Reichsbankdirektorium ausgeübt. Der Centralausschuß ist die ständige Vertretung der Antheilseigner gegenüber der Verwaltung. Er besteht aus 15 Mitgliedern und versammelt sich

unter Vorsitz des Präsidenten des Reichsbankdirektoriums mindestens einmal in jedem Monat.

Wir haben hier aus dem Geschäftsleben der Gegenwart einen vorzugsweise gelungenen Typus staatlicher Verwaltung eines großen Handelsbetriebes. Nur in Kürze haben wir zeigen können, wie durch die gesetzlichen Vorschriften, die abermals durch amtliche Geschäftsanweisungen ergänzt sind, dieser ganze Betrieb in feste Rahmen geschlossen und zur Beamtenverwaltung in hervorragendem Grade qualificirt ist. Die Bedingung des Adam Smith, Routine und uniforme Methode, ist hier auf treffliche Weise erfüllt und hat durch die Technik der preußischen Bureaukratie ihre vollste Befriedigung gefunden. Ein großer Mechanismus, in dem alles Maschine ist, und in dem das Denken des sorgenden Kaufmannes überflüssig, ja unerlaubt gemacht ist durch Gesetz und Regulative.

Die Größe dieses Betriebes und die Hauptrichtung seiner Geschäftszweige bezeichnen folgende Zahlen:

Wechselankäufe:	1889		1894	
Platzwechsel . . .	1605	Millionen Mark	1791	Millionen Mark
Versandwechsel . .	3031	„ „	2940	„ „
Auslandswechsel .	62	„ „	53	„ „
Lombarddarlehen . .	1045	„ „	825	„ „
Goldankäufe . . .	12	„ „	241	„ „
Giroumsätze . . .	75676	„ „	84450	„ „
Dividende . . .	7	Procent	6,26	Procent

§ 148. Wie in dem eben dargestellten Falle der deutschen Reichsbank ein überwiegendes öffentliches Interesse (das Nähere darüber ist zu sagen, wo wir von dem Wesen der Zettelbanken reden) zu einer staatlichen Verwaltung führt und diesem Interesse Genüge geschehen kann wegen der Natur des zu bewältigenden Betriebes durch feste Vorschriften der Gesetzgebung und Verwaltung — so haben wir um anderer öffentlicher Zwecke willen den Handelsbetrieb durch öffentliche Behörden und vollends die Ausschließung einer privaten Konkurrenz gegen diesen öffentlichen Handel, unter Umständen, wo ein solches System durch Jahrhunderte lange Erfahrung sich als zweckmäßig erwiesen hat, weil die Bedingungen dafür auch hiebei derartige waren, daß die uns bekannte „uniforme Methode" dafür ausreichte.

Es sind in erster Reihe die Finanzmonopolien (vgl. Syst. II §§ 284 ff.), also ausschließliche Staatshandelsbetriebe, welche als die zweckmäßige Form für die Besteuerung eines Verbrauchsgegenstandes dienen. Theils um der Steuerhinterziehung entgegenzuwirken und ein wirksames Mittel der Kontrolle zu haben, mit dem man einer hohen Besteuerung gewachsen ist, theils um die größere Belästigung durch andere Formen der Besteuerung für die inländische Produktion zu vermeiden, wird der ausschließliche Staatshandelsbetrieb angewendet, welchem bei der Einfachheit seines Objekts durch Gesetze und Verordnungen vorgeschrieben wird, zu welchem Preise er seine Waaren einzukaufen und zu verkaufen hat.

Der Triumph eines solchen Monopolbetriebes liegt nicht nur darin, daß große Staaten der Gegenwart an ihm Jahrhunderte lang festhalten oder ihn inmitten der grundsätzlichen Bedenken des herrschenden Individualismus wieder hergestellt haben (Tabakmonopol in Frankreich 1810) — sondern namentlich darin, daß selbst nach Verabschiedung der finanziellen Aufgabe des Monopols die Staatsverwaltung gelegentlich doch an dem Monopol selber festgehalten hat, weil sie die Zweckmäßigkeit des ausschließlichen Staatshandelsbetriebes zur Versorgung des Bedarfs mit wichtigen Gegenständen elementarer Nothdurft gegenüber den Leistungen des freien Verkehrs für die größere hielt (Salzmonopol im Kanton Zürich).

Indessen, um dies leisten zu können, mußte sich der staatliche Handelsbetrieb solcher Voraussetzungen erfreuen, wie sie nur unter den eigenthümlichen Umständen ganz bestimmter Waaren vorhanden sind.

§ 149. Hier das Beispiel der früheren preußischen Salzmonopolverwaltung*).

Die Regierung bezog das Salz theils aus ihren eigenen sehr bedeutenden Salzwerken, welche die königlichen Bergwerksbehörden verwalten, theils aus den inländischen (viel weniger erheblichen) Privatsalzwerken, welchen sie ihr Erzeugniß, soweit sie dessen bedurfte, zu vertragsmäßig bedungenen Preisen abkaufte. Für die von den inländischen Salzwerken zu weit entfernten Landestheile bezog sie vom Auslande Salz, das als Ballast in die Ostseehäfen einlief und kaum theurer zu stehen kam als das Salz in den heimischen Werken.

Diese Kosten des Salzeinkaufs, verbunden mit den Verpackungs-,

*) J. G. Hoffmann, Die Lehre von den Steuern (1840) S. 250 f.

Beförderungs-, Lagerungs- und Verkaufskosten, waren nun durch den gesetzlich festgestellten Verkaufspreis, der für längere Jahre feststand, neben dem Steuerertrage aufzubringen. Der Verkaufspreis war der gleiche an allen Salzmagazinen des Staates. Für den Kleinverkauf (Sellergewerbe) bedurfte es einer besonderen Erlaubniß und der Einhaltung einer obrigkeitlich vorgeschriebenen Taxe.

Dann das Beispiel der französischen Tabakmonopolverwaltung (statt einer Reihe gleichartiger Verwaltungen in Oesterreich-Ungarn, in Italien u. s. w.).

Die Verwaltungstechnik Frankreichs hat bei der Einrichtung dieses Monopols ihre Virtuosität gezeigt und selbst den grundsätzlichen Gegnern jedes Monopols Anerkennung abgenöthigt.

Der Tabakbau ist*) auf 15 Departements beschränkt und muß hier mit staatlicher Genehmigung betrieben werden. Eine Specialkommission von 5 Mitgliedern befindet in jedem Arrondissement darüber. Der Finanzminister bestimmt jährlich die Zahl der Hektaren, die mit Tabak zu bebauen sind, die Quantitäten Tabak, die verlangt werden (höchstens vier Fünftel des Gesammtbedarfs für die Staatsfabriken — neben dem ausländischen Tabak). Der Finanzminister bestimmt auch jährlich für jedes Arrondissement die Preise der verschiedenen Qualitäten aus der folgenden Ernte.

Die Tabakpflanzer haben ihre gesammte Ernte der Tabakregieverwaltung zu deklariren, sie haben aber das Recht, zu wählen, ob sie ihr Produkt an dieselbe verkaufen oder lieber exportiren wollen. Die Fabrikation des Tabaks geht in 15 nationalen Etablissements vor sich. Der fabricirte Tabak wird der Verwaltung der indirekten Steuern überliefert, welche mit dem Verkauf betraut ist.

Der Verkauf geschieht in den „Entrepôts" und in den „Bureaux de débit". Die ersteren sind für den Verkauf im Großen, die letzteren für den Verkauf an die Konsumenten. Die Inhaber der Kleinverkaufsbureaux kaufen ihren Bedarf in den Entrepôts ein. Sie werden von dem Finanzminister ernannt für Verkaufsläden, deren Reinertrag über 1000 Francs hinausgeht; die übrigen von dem Präfekten. Es sollen dabei solche Personen berücksichtigt werden, welche dem Staate Dienste geleistet haben und bedürftig sind.

Die Kleinverkäufer haben sich in Quantitäten von mindestens 25 kg in Paris, 10 kg in den Provinzen zu versorgen. Sie zahlen der Regie

*) M. Block, Dictionnaire de l'Administration française (1877) p. 1702 ff. Vuatrin et Batbie, Lois administratives françaises (1876) p. 772 ff.

diejenigen Preise und verkaufen den Konsumenten zu denjenigen Preisen, welche durch die Dekrete der Regierung festgesetzt sind. Ihr Handelsgewinn ist im Durchschnitt etwa 10 Procent der fixirten Preise. Die Gesammtheit aller Qualitäten und Gattungen des Tabaks (einschließlich der importirten Cigarren u. dgl.) ist auf 30 Preisansätze reducirt.

Um dem Schmuggel zu wehren, ist in dem Grenzgebiet des Nordens und Ostens (die Ländern mit niedrigen Tabaksteuern benachbart sind) der Verkauf von geringeren Qualitäten („Kantinentabak") zu ermäßigten Preisen vorgeschrieben.

§ 150. Wir betrachten endlich das eigenartige und neue Gebilde der schweizerischen Branntweinmonopolverwaltung*).

Nicht ein finanzielles in erster Reihe, sondern ein socialpolitisches Monopol steht hier in Frage. Die Ueberzeugung der entscheidenden Körperschaften in der Schweiz, daß eine wirksame Bekämpfung der Unmäßigkeit des Branntweinkonsums durch das Monopol zu erreichen sei, hat nach mehrjährigen Vorbereitungen dazu geführt.

Die Organisation ist folgende (laut Gesetz vom 23. December 1886):

Das Recht zur Herstellung und zur Einfuhr gebrannter Wasser aus Stoffen, deren Brennen der Bundesgesetzgebung unterstellt ist, steht ausschließlich dem Bunde zu.

Der Bund ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die für Verarbeitung zu Getränken bestimmten gebrannten Wasser genügend gereinigt seien.

Soweit der Bedarf durch inländische Produktion gedeckt werden soll, überträgt der Bund die erforderlichen Lieferungen an die Privatthätigkeit. Annähernd ein Viertheil des Bedarfs an gebrannten Wassern wird durch Lieferungsverträge beschafft, welche der Bund mit inländischen

*) Zur Alkoholfrage. Vergleichende Darstellung der Gesetze und Erfahrungen einiger ausländischer Staaten. Zusammengestellt vom eidgenöss. statistischen Bureau. Bern 1884. Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen der schweizerischen Eidgenossenschaft. Zehnter Band. Neue Folge. Bern 1889. Berichte des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die Geschäftsführung und die Rechnung der Alkoholverwaltung. 1890—1896. E. W. Milliet, Direktor der eidgenöss. Alkoholverwaltung, Mittheilungen über die schweizerische Alkoholgesetzgebung, Bericht über den 5. internationalen Kongreß zur Bekämpfung des Mißbrauches geistiger Getränke. Basel 1895. Derselbe, The Alcohol Question in Switzerland. A paper submitted to the American Academy of political and social Science. Publications No. 75.

Producenten abzuschließen hat. Die Lieferungen werden vom Bundesrathe in Loosen von mindestens 150 und höchstens 1000 hl absoluten Alkohols für Uebernahme ausgeschrieben und auf Grund der für die einzelnen Loose eingelangten Angebote an diejenigen vergeben, welche bei zureichender Garantie die günstigsten Bedingungen stellen.

Bei der Vergebung ist das Brennen einheimischer Rohmaterialien und der Brennbetrieb in Form landwirthschaftlicher Genossenschaften vorzugsweise zu berücksichtigen. Keine Brennerei erhält mehr als ein Loos zugeschlagen.

Die Einfuhr von Qualitätsspirituosen wird zu den vom Bundesrathe aufzustellenden Bedingungen und gegen eine feste Monopolgebühr von 80 Francs für den Metercentner Bruttogewicht nebst Eingangszoll, ohne Rücksicht auf den Alkoholgehalt, auch Privatpersonen gestattet.

Die gebrannten Wasser werden vom Bund in Mengen von mindestens 150 l gegen Baarbezahlung abgegeben; der Verkaufspreis wird vom Bundesrath zeitweise festgesetzt. Derselbe soll per Hektoliter absoluten Alkohols nicht weniger als 120 Francs und nicht mehr als 150 Francs betragen.

Zur Verwendung für technische und Haushaltungszwecke werden die hiezu geeigneten, in der Regel den wohlfeilsten Vorräthen zu entnehmenden gebrannten Wasser aus den Magazinen des Bundes in Mengen von 150 l an zum Selbstkostenpreis, bei importirter Waare unter Hinzurechnung des Eingangszolles, denaturirt abgegeben.

Der Verkauf von gebranntem Wasser aller Art in Quantitäten von mindestens 40 l ist ein freies Gewerbe.

Der Handel mit kleineren Quantitäten (Kleinhandel) zerfällt in den Ausschank zum Genuß an Ort und Stelle und den Kleinverkauf über die Gasse.

Die Bewilligungen dazu werden von den kantonalen Behörden ertheilt und sind an eine kantonale Verkaufssteuer zu knüpfen.

Dieses die hauptsächlichen Bestimmungen des Gesetzes.

Das Gesetz wird verwaltet durch das Centralamt und den Brennereikontrolldienst der eidgenössischen Alkoholverwaltung sowie durch sechs Lagerhausverwaltungen in Delsberg, Burgdorf, Romanshorn, Aarau, Basel und Buchs. Hiebei sind (1895) 78 Beamte thätig.

Für Rechnung des Bundes arbeiteten (1895) im Inlande 71 Brennloosbetriebe und producirten für ihn 25825 Metercentner. Vom Auslande wurden gleichzeitig 43880 Metercentner Trinkbranntwein und 35362 Metercentner zum Denaturiren bezogen.

Der Preis für Feinsprit war 167 Francs.

Die Summe der

Einnahmen (1895) war	12,48	Millionen Francs
Ausgaben	7,67	„ „
Ueberschuß	4,81	Millionen Francs

Nach den amtlichen Zeugnissen über die Erfahrungen eines Jahrzehnts scheint die Handhabung des eidgenössischen Branntweinmonopols sich bewährt zu haben.

Viertes Kapitel.

Die Elemente des Handels.

Literatur. Albert Schäffle, Das gesellschaftliche System der menschlichen Wirthschaft. Ein Lehr- und Handbuch der ganzen politischen Oekonomie einschließlich der Volkswirthschaftspolitik und Staatswirthschaft. Dritte, durchaus neu bearbeitete Auflage. 1873. § 242. Wilhelm Roscher, System der Volkswirthschaft. Dritter Band: Nationalökonomik des Handels und Gewerbfleißes. 1881. Wilhelm Lexis, Handel, Schönberg's Handbuch der politischen Oekonomie. 3. Aufl. 1891. Bd II. Viktor Mataja, Handel, Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. IV. 1892. Karl Johannes Fuchs, Der englische Getreidehandel in Vergangenheit und Gegenwart, Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. LIV (S. 1—74). 1890. Karl Johannes Fuchs, Die Organisation des Liverpooler Baumwollhandels in Vergangenheit und Gegenwart. Schmoller's Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich. 1890 (S. 107—126). Kurt Wiedenfeld, Der deutsche Getreidehandel, Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. LXII. 1894 (S. 161—208, S. 360—377). Bd. LXIV. 1895 (S. 337—379, S. 641—670). H. Schumacher, Der Getreidehandel in den Vereinigten Staaten von Amerika und seine Organisation. Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. LXV. 1895 (S. 361—392, S. 801—822). Bd. LXVI. 1896 (S. 35—73, S. 161—236). A. Bayerdörffer, Der Kaffeeterminhandel. Ein Beitrag zur neueren Entwicklung der Börsengeschäfte mit Waaren, Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie. Bd. LVI. 1891 (S. 641—684, S. 840—874). A. Bayerdörffer, Der Zuckerterminhandel, Conrad's Jahrbücher. Bd. LIX. 1892 (S. 586 bis 641). Wilhelm Stieda, Unlauterer Wettbewerb, Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. LXVI. 1896 (S. 74—98). Eduard Rosenthal, Unlauterer Wettbewerb. Erster Supplementband zum Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 1895. Richard Ehrenberg, Der Handel, seine wirthschaftliche Bedeutung, seine nationalen Pflichten und sein Verhältniß zum Staate. 1897.

I. Der Handel und seine Arbeitstheilung.

§ 151. In den Anfängen des Handels liegen die Arten und Zweige des Handels bei einander, gleichsam eingeschlossen in der Knospe, aus welcher die fortschreitende Kultur sie als eine fortschreitende Theilung der Verrichtungen herauswachsen läßt.

Als solch eine Knospe erscheint uns der Handel der Phöniker mit den Griechen, wie ihn die Homerischen Gedichte uns überliefert haben.

„Mit unzähligem Tand beladen*), landet das phönikische Schiff am griechischen Gestade, an dem es so lange liegen bleibt, bis der Austausch der Waaren vollendet ist, d. h. bisweilen 1 Jahr lang. Nachdem die Gunst des Königs durch reiche Geschenke erkauft ist, werden alsbald die mitgenommenen Waaren am Ufer, gewöhnlich wohl unter Zelten, zum Verkauf ausgebreitet. Nicht selten aber gehen die phönikischen Händler selbst in die umliegenden Ortschaften, um ihre Waaren feil zu bieten. Dann drängen sich zumal die Weiber, Sklavinnen wie Herrinnen, begierig um die fremden Waaren, das noch niemals gesehene Kleinod mit den Händen befühlend und mit den Augen bewundernd. Noch nicht vermittelt das gegenseitige Verständniß der Sprachen den Verkehr. Der Käufer hält seine Gegengabe dem Verkäufer entgegen, und dieser giebt durch das Nicken des Kopfes sein Einverständniß schweigend zu erkennen. Auch auf das Schiff des fremden Kaufmanns werden zuweilen die Weiber in übergroßer Neugier geführt — was dann wohl den Phönikern Gelegenheit giebt, durch das Lichten der Anker auf die wohlfeilste Weise in den Besitz der werthvollsten Waare, der griechischen Sklavinnen, zu gelangen.

Die Waaren, welche sonst die Griechen gegen die Erzeugnisse des Orients austauschen, sind durchaus Rohprodukte. Während in dem Hafen von Syria die Phöniker ihren bunten Tand verkaufen, füllt sich das Schiff mit ländlichen Erzeugnissen — Getreide, Holz, Vieh."

In dieser Darstellung des primitiven Handels sind die meisten Zweige eingeschlossen, welche sich im Laufe der Geschichte entwickelt haben, und es ist anderes damit vermengt, was durch die Arbeitstheilung als Gegenstand besonderer Berufsthätigkeiten ausgeschieden ist.

*) Vgl. O. Schrader, Linguistisch-historische Forschungen zur Handelsgeschichte und Waarenkunde. Erster Theil (1886) S. 68 ff.

Seehandel und Landhandel, Großhandel und Kleinhandel, Einfuhrhandel und Ausfuhrhandel, seßhafter Handel und Hausirhandel, Rohstoffhandel und Manufakturhandel, endlich Rhederei und Schiffahrtsgewerbe liegen hier noch in einer Hand zusammen.

§ 152. Was ist das *Gemeinsame*, das sie zusammenhält?

Ich wiederhole hier die Worte der „Grundlegung", welche die *volkswirthschaftliche Bedeutung des Handels* erläutern (Syst. I § 345):

„Wenn es die begriffsmäßige Voraussetzung des Werthes, des Gutes und der Produktion ist, daß die Brauchbarkeit vorhanden sei, so wird alle diejenige Thätigkeit, welche darauf berechnet ist, für diese Brauchbarkeit Sorge zu tragen, sei es, die brauchbaren Güter hervorzurufen, sei es, die Brauchbarkeit der vorhandenen Güter zu erhöhen, indem sie dahin geleitet werden, wo der Bedarf der größte ist — alle diese Thätigkeit wird als wesentlicher Bestandtheil der Produktion erscheinen. Die reiche Ernte eines gesegneten Jahres, welche auf dem Felde verfault, weil in diesem Augenblick und an dieser Stelle kein Bedarf vorhanden ist, bleibt werthlos so lange, als der Handel fehlt, welcher diesen Ueberfluß des Zeitpunktes und des Ortes dahin führt, wo der Bedarf am größten ist; sie bleibt werthlos so lange, als die Verkehrsmittel fehlen, welche diese Bemühungen des Handels unterstützen."

Dieser Gegensatz des Ueberflusses und des Mangels tritt nirgends so deutlich hervor wie in dem *primitiven Handel*. Sein Wesen beruht darauf, daß ein in wirthschaftlicher und intellektueller Kultur überlegenes Volk als Handelsvolk mit Völkern niederer Kultur in Verkehr tritt, daß es seine Ueberlegenheit an Waarenkenntniß und Werthbeurtheilung der auszutauschenden Güter mit voller Rücksichtslosigkeit braucht, um die Werthspannung zwischen den beiderseitigen Gütern auszunutzen. Indessen der Handel nutzt die Werthspannung nur aus, aber er schafft sie nicht. Sie ist objektiv vorhanden in den Thatsachen der niederen Kultur, aus welchen die kindische Ueberschätzung des dem Naturvolke gebrachten Tandes entspringt — ἀθύρματα nennt ihn Homer, das ist Spielzeug für Kinder. Sie ist objektiv vorhanden in den unzureichenden Urtheilen über den Werth des dafür hingegebenen Ueberflusses von Bodenfrüchten und anderen rohen Erzeugnissen des eigenen Handels.

Durch diese rohe Form des Güteraustausches hindurch wird der Handel doch eine Schule der wirthschaftlichen Kultur. Das Naturvolk

lernt in dieser scheinbaren Ungleichheit der Vortheile die Bedürfnisse einer höheren Kulturstufe kennen. Nicht das kindische Spielzeug, aber die daran sich reihenden, allmälig darauf folgenden Werke der ernsten Technik und des Kunstgewerbes führen das junge Volk ein in die Brauchbarkeiten des gesitteten Lebens. Diese kulturfördernde Brücke ist es, welche der Handel schlägt, selbst in jenen rohen Anfängen, und gerade in diesen, da er einen übermäßigen Vortheil findet aus dem Abstande der Werthschätzungen.

§ 153. Es ist nur eine Gradverschiedenheit, welche den Handel höherer Kulturstufen von dem primitiven Handel unterscheidet. Immer sucht er jene Brauchbarkeit der Güter herbeizuführen oder zu steigern, welche darauf beruht, daß jedes Gut an derjenigen Stelle sei, an der es am meisten gebraucht wird. Sei das nun eine Stelle im Raume — oder eine Stelle in der Zeit.

Der Handel mag organisirt sein, wie er will, ob im Sinne des Individualismus, oder des Genossenschaftswesens, oder der staatlichen Veranstaltung — seine Aufgabe ist unwandelbar dieselbe: die bestmögliche Versorgung mit allen Dingen des Bedarfs herbeizuführen. Er schafft die Güter nicht, aber er veranlaßt, daß sie geschaffen werden; er veranlaßt, daß die geschaffenen Güter an den rechten Punkt gelangen.

Man hat noch neuerdings, in einer Apologetik des Handels, gemeint, dessen Produktivität gegen die in der Wissenschaft vorherrschenden Ansichten vertheidigen zu müssen. Kaum mit Grund. Gegen gewisse Irrthümer, die in der Praxis des heutigen Lebens noch eine Rolle spielen, mögen solche Vertheidigungsreden nothwendig sein. Indessen auch hier sind es mehr Unklarheiten als Irrthümer, und es kommt eher darauf an, diese Anschauungen der Praxis durch die Lehren der Wissenschaft aufzuhellen. Auch ist es nicht mehr der Mühe werth, den alten Wortstreit über das Wesen der Produktivität zu erneuern, bei welchem man ohnehin sich niemals verständigen kann, wenn man nicht zuerst feststellt, was unter dem Begriffe der Produktivität verstanden werden soll, angesichts der ganz verschiedenen Bedeutungen, die das Wort in unserer Wissenschaft seit dem System der Physiokraten gehabt hat.

Die Erörterungen des voraufgehenden Kapitels über „die Organisation des Handels" haben gezeigt, daß es wohl die Frage sein kann, durch welche Form der Veranstaltung die Leistungen des Handels für die Gesellschaft producirt werden sollen. Aber kein Zweifel darüber ist zurückgeblieben, daß sie in einer der möglichen Formen producirt werden müssen.

Der begrifflich und sachlich unklare Kampf gegen den „Zwischenhandel" trifft im Ernst nicht diese Leistungen; er ist nichts anderes als der Zweifel über die Form, in welcher die Leistungen am zweckmäßigsten organisirt werden sollen.

Da wo die Frage durch die Thatsachen beantwortet wird, kann es sich allerdings ereignen, daß die zweckmäßigere Form die minder zweckmäßige Form ausschaltet und damit die Produktivität der unterliegenden Form widerlegt. Jedoch dieses ist derselbe Vorgang, wie wir ihn bei dem Kampfe des großen Betriebes gegen den kleinen Betrieb erleben, und dort wie hier bleibt auf der Seite der erwiesenen Unproduktivität die Frage übrig, wie die unproduktiv beschäftigten Menschen in produktivere Thätigkeit übergeführt werden können.

Hienach verwandelt sich die Frage nach der Produktivität des Handels in die Frage nach dem für die Volkswirthschaft Zweckmäßigen, und der tiefere Konflikt liegt nicht da, wo die vulgären Mißverständnisse und Anfeindungen der entgegengesetzten Interessengruppen sich vernehmen lassen, sondern dort, wo die Zweckmäßigkeit der Volkswirthschaft mit der Zweckmäßigkeit der Gesellschaft in Widerspruch tritt.

§ 154. Die Arbeitstheilung des Handels und die daraus sich ergebenden Arten und Zweige des Handels sind veranlaßt durch die Gegenstände des Handels, durch die räumlichen Entfernungen, durch die Quantitäten des Umsatzes.

Die fortschreitende Arbeitstheilung schränkt die Gegenstände, mit denen der Handel sich beschäftigt, derartig ein, daß die einzelne Unternehmung oder Veranstaltung je länger, je mehr nur mit gewissen Gattungen von Gütern oder einer einzigen Gattung Handel treibt. Aus der Gesammtheit der Handelsartikel scheiden sich gewisse Gruppen aus (Kolonialwaaren, Manufakturwaaren, Rohprodukte der heimischen Landwirthschaft) und aus diesen wiederum einzelne Artikel, zumal solche, welche durch ihre Bedeutung die volle Kraft der einzelnen Handelsunternehmung absorbiren (insbesondere die Güter des großen Massenbedarfs in der Gegenwart, wie Getreide, Baumwolle, Kohle).

Es kennzeichnet die relative Höhe der wirthschaftlichen Kultur an einem gegebenen Orte, in einem Volke, einem Zeitalter, wie weit die Arbeitstheilung des Handels entwickelt ist. Vom Mittelpunkt einer Stadt zu ihrer Peripherie hinaus, von der Großstadt zur Kleinstadt läßt sich in den Kaufläden diese verschiedene Höhe der Arbeitstheilung anschaulich beobachten. Minder sichtbar, aber analog zeigt der Großhandel die

gleichen Verschiedenheiten von Land zu Land, von Stadt zu Stadt, von Zeitalter zu Zeitalter.

Die Durchsetzung eines Fortschrittes in der Arbeitstheilung kann geradezu ein Hauptmittel der Reform sein, um eine kritische Situation des Handels zu heilen. Wir haben schon in anderem Zusammenhange darauf hingewiesen, daß die zurückgebliebene Arbeitstheilung in dem Detailhandel der Gegenwart (zumal in unseren kleineren und mittleren Städten) theilweise an den Lücken schuld ist, welche seine Leistungen übrig lassen; daß eine Verschärfung der Arbeitstheilung dazu beitragen kann, ihn widerstandsfähiger zu machen im Kampfe gegen andere Organisationen des Handels.

Auf der anderen Seite ist es nur eine scheinbare Widerlegung des hier betonten Princips, wenn gerade die modernen Großmagazine sich dadurch hervorthun wollen, daß sie über die Arbeitstheilung hinwegschreiten. Es scheint vielmehr, daß ihre Schattenseiten mit dieser Eigenschaft verknüpft sind; und die Erfahrungen, die an ihnen gemacht sind, deuten darauf, daß sie sich künftig dem Gesetze der Arbeitstheilung besser fügen werden.

§ 155. Wenn wir die Gesammtheit der beweglichen Güter, mit denen der Handel zu thun hat, als *Waaren* zusammenfassen, so ist der *Waarenhandel* als Einheit entgegenzusetzen gewissen besonderen Gattungen des Handels, die daneben bestehen, nämlich Werthpapierhandel, Buchhandel, Grundstückshandel.

Der *Werthpapierhandel* ruht auf dem in einer kapitalreichen Volkswirthschaft verbreiteten Bedürfniß, Geldkapital in einer möglichst liquiden Form zinsbar anzulegen. Zu diesem Behufe ist an Stelle der älteren Formen, in welchen dasjenige Geldkapital, das der Besitzer selbst fruchtbar zu machen nicht im Stande oder geneigt ist, die Form der Werthpapiere (Effekten, Fonds, Stocks, Obligationen, Aktien) getreten. Deren Natur ist es, daß die darin verbrieften Forderungsrechte regelmäßig auf den „Inhaber" (lettres au porteur) gestellt sind, daher ohne besondere Formalitäten von Hand zu Hand übertragen werden können; daß sie ferner auf Einheiten des Werthbetrags lauten, welche nach unten und nach oben hin, für kleine und große Kapitalanlagen, ausreichenden Spielraum gewähren.

Die wachsende Masse des Kapitalreichthums in der Volkswirthschaft der Gegenwart und die wachsende Theilung der Berufsarten, welche es einem großen Theile der Kapitalbesitzenden unmöglich macht, ihr Kapital

selber thätig werden zu lassen, begegnen sich mit den zahlreichen Anlässen und dem großen Umfange derselben in der heutigen Produktion sowie der staatswirthschaftlichen Konsumtion, aus welchen die Mengen der Werthpapiere hervorgehen und sich beständig vermehren. Im Vordergrunde stehen die Staatsschuldscheine sowie die damit verwandten kommunalen u. s. w. Obligationen, zuerst aus der heimischen Staatswirthschaft, dann aus den fremden Staaten. Daran reihen sich die Antheile an den Unternehmungen, welche in der Form der Aktiengesellschaft das Bedürfniß der Kapitalkoncentration für industrielle Werke, für Banken, für Verkehrsanstalten befriedigen, indem sie eine Fülle von Kapitaltheilen für ihre Zwecke zusammenziehen.

Der Werthpapierhandel bildet in diesem Zusammenhange ein wichtiges Mittelglied. Indem er leistet, was das Wesen alles Handels ist, indem er kauft, um zu verkaufen, versieht er sich mit einem Vorrath an Werthpapieren, welcher dem Begehr der Kapitalisten nach solcher Form der Kapitalanlage entspricht, und hält sich damit zugleich bereit zum Kauf derjenigen Werthpapiere, aus welchen deren Besitzer ihr Kapital zurückziehen wollen, um es für eine andere Art der Verwendung oder auch für eine andere Art der Kapitalanlage, etwa in anderen Werthpapieren, zu brauchen. Je entwickelter der Werthpapierhandel ist, um so leichter ist die Gelegenheit für Käufer und Verkäufer, jederzeit einen Markt zu finden, auf dem das Werthpapier mit verhältnißmäßig geringer Werthschwankung erworben oder verkauft werden kann.

Ein wichtiges Mittelglied nannten wir den Werthpapierhandel. Ein Mittelglied, welches nicht unter allen Umständen nothwendig ist. So oft nämlich die Anlage von Geldkapitalien Gelegenheit findet, unmittelbar an die Quelle der „Ausgabe" (Emission) von Werthpapieren zu gehen, d. h. so oft derartige Werthpapiere neu ausgegeben werden, welche seinem Bedarf entsprechen, ist der Werthpapierhandel für den Kapitalisten überflüssig. Durch eigene „Zeichnung" auf neu ausgegebene Staatspapiere, Aktien oder dergleichen gelangt er selbständig an die Stätte ihres Ursprunges. Hiefür wird mehrfach durch die kapitalbedürftigen Staatsregierungen planmäßige Veranstaltung getroffen (Frankreich), während andererseits gleich in den Anfängen öfter sich das Mittelglied einer die Anleihe oder die Aktien „übernehmenden" Bank zwischenschiebt.

Auch für den Verkauf der Werthpapiere kann Aehnliches geschehen, wenn Rückzahlungen, Ausloosungen, Kündigungen von Werthpapieren, Reduktion des Aktienkapitals vorgenommen wird — alles Vorgänge, durch welche dem Kapitalisten die angelegte Geldsumme unmittelbar zurückfließt.

Indessen weil derartige Beziehungen des Kapitalisten zur Kapitalanlage die selteneren sind, behält der Werthpapierhandel seine überwiegende Bedeutung für die zinsbare Anlage der Kapitalien und wird sie in immer größerem Umfange gewinnen.

Auf den engeren Kreis des eigentlichen großen Geschäftsverkehrs beschränkt ist der Handel mit solchen Werthpapieren, welche diesen Namen regelmäßig nicht führen, mit Wechseln und verwandten Schuldurkunden. Charakteristisch für sie ist die kurze Frist zwischen Ausstellung und Rückzahlung. Sie eignen sich daher überhaupt nur für besondere Zwecke der Kapitalanlage, welche von dem Bedarf der Kapitalbesitzer nach dauernden Anlagen verschieden sind. Ihre Erörterung gehört in die Lehre vom Bankwesen hinein.

Auf die nahe Grenzberührung des Werthpapierhandels mit dem Bankwesen haben wir bereits in der Einleitung (§ 4) hingewiesen.

§ 156. Eigenartig gegenüber dem Waarenhandel wie der Werthpapierhandel, wenn auch wiederum von diesem letzteren völlig verschieden, ist der Buchhandel.

Schon seinem Ursprunge nach ist er, gegenüber allem sonstigen Handel und aller sonstigen Industrie, ein Mischwesen. Zum großen Theile idealen Zwecken gewidmet, will er doch und muß er die allgemeinen wirthschaftlichen Grundsätze des Erwerbslebens zur Geltung bringen. Impulsen folgend, die oft auf ganz andere Dinge gerichtet sind als auf Erwerb, nimmt er an dieser idealen Gesinnung Antheil, um nach seinem Berufe sie in die nüchterne Prosa des Geschäftslebens zu übersetzen. Ein Mischwesen ist daher der Verleger selber, wenigstens dann, wenn er — wie es bei den besseren Männern dieser Klasse der Fall ist — neben dem bloß wirthschaftlichen Interesse jedes Kaufmanns auch solche Zwecke verfolgt, die in Gelde nicht gemessen werden können. Die Absicht, einer wissenschaftlichen oder künstlerischen Schöpfung zur Oeffentlichkeit und Verbreitung zu verhelfen, ist öfters so sehr im Vordergrunde, daß darüber der sonstige Grundsatz des Handels vernachlässigt wird. Indessen, weil wiederum solche ideale Motive sich mit dem Erwerbsinteresse in der einen oder der anderen Weise auseinandersetzen müssen, weil Handelsleute ihrem Wesen nach die Zumuthung ablehnen müssen, ihr Vermögen für ideale Zwecke zu opfern, indem sie die wirthschaftliche Berechnung hintansetzen — tritt von der anderen Seite her in dieses Mischwesen das Erwerbsmoment hinein und macht sich in herzhafter Weise geltend. Insbesondere dadurch, daß mit Nachdruck ein

anderer Theil des Verlages in den Dienst des Erwerbsinteresses eingespannt wird und die Bestimmung erfüllt, die Zwecke eines Handelsunternehmens zu befriedigen, im Erwerbe dasjenige wett zu machen, was an dem anderen Ende dem Ehrgeiz geopfert ist.

Auch der wirthschaftlichen Natur nach ist der Buchhandel eigenartig zusammengesetzt.

Die übliche Eintheilung zerlegt ihn in Verlagsbuchhandel, Sortimentsbuchhandel, Antiquariatsbuchhandel. Der Verlagsbuchhandel würde Handel im strengen Sinne sein, wenn er, wie der Kornhändler das fertige Korn vom Producenten, so das Buch als fertiges Fabrikat von dem Verfasser kaufte, um es auf den Markt zu bringen. Thatsächlich ist dieses nur ausnahmsweise der Fall. In der Mehrzahl der Fälle kauft der Verleger einen Theil des Rohstoffes (das Manuskript) und läßt daraus durch dessen Verbindung mit dazu gehörigen Gewerben (Papierfabrik, Druckerei, Buchbinderei) eine Umformung vor sich gehen, die erst das fertige Buch herstellt.

Er ist also weit mehr dem Fabrikanten zu vergleichen, welcher das literarische Erzeugniß erst in den Handel bringt. Dieser wirkliche Handel ist der „Sortimentsbuchhandel", der das Bücher konsumirende Publikum bedient — unter ähnlichen Bedingungen an den Verlag gekettet, wie gewisse große Fabriken, zumal öffentliche Anstalten (Tabakmonopol, Salzmonopol u. dgl.) ihre Abnehmer auf feste Rabatte zu vorgeschriebenen Verkaufspreisen für die Konsumenten stellen.

Daneben aber erhebt sich zu ungewöhnlicher Höhe der Althandel (Antiquariatshandel) in Büchern, welcher bei anderen Dingen (Kleidern, Hausgeräthen) am untersten Rande des kleinsten und dürftigsten Handels seinen Platz hat, während bei Büchern ähnlich wie Kunstwerken (Münzen u. dgl.) nicht nur die Brauchbarkeit ungeschädigt bleibt durch den Gebrauch, sondern durch die Länge der Zeit auch die Seltenheit und damit ein selbständiger Grund der Werthschätzung entsteht. Die hiezu erforderliche Sachkunde, Findigkeit, Bildung verleiht dem Antiquariatsbuchhandel in seiner höheren und zumal arbeitstheiligen Gestaltung einen eigenthümlichen Rang gegenüber dem Sortimentsbuchhandel (vgl. unten §§ 191—194).

§ 157. Im Gegensatze zu den hier geschilderten Arten des Handels mit Mobilien bildet der Handel mit Immobilien (Grundstücken) eine Abart des Handels.

Wegen der eigenthümlichen Beschaffenheit des Grundes und Bodens

ist es dem Handel nicht gegeben, Grundstücke herbeizuschaffen, zu vermehren, aufzuspeichern, einem Mangel vorzubeugen, einen Bedarf zu sättigen. Es liegt vielmehr in der Natur der Grundstücke, daß sie ein für alle Mal da sind, zwar durch die aus ihnen gewonnenen Erzeugnisse die Erzeugnisse anderer Bodenstrecken vermehren, diesen durch die Entwicklung der Verkehrsmittel näher gerückt werden können, niemals aber sich selber vermehren können. Daher hat hier auch der Handel keine volkswirthschaftliche Aufgabe zu erfüllen, wie in der Welt der beweglichen Güter.

Ja noch mehr. Der Umstand, daß die Grundstücke beschränkt gegeben sind, macht aus dem Handel mit ihnen ein Gewerbe, welches in Konflikt mit den Anforderungen des Bedarfs an Grundstücken gerathen kann, indem der Aufkauf derselben eine einseitig gewinnbringende Preissteigerung herbeiführt, welche ebenso viel Verlust für diejenigen bedeutet, die aus dem Grundstückshandel sich mit städtischen oder landwirthschaftlichen Stellen versorgen.

Indessen ist dieses doch nur eine mögliche Folge. Ebenso wohl kann das Vorhandensein eines kräftigen und rechtschaffenen Handels dieser Art dazu dienen, aufnahmefähige Hände zu schaffen, welche den Preis des verkäuflichen (zum Verkauf genöthigten) Grundeigenthums hochhalten, wie derselbe andererseits zu wirthschaftlicher Auftheilung größerer Besitzeinheiten führen kann.

Das spekulative Element, welches jedem größeren Handel beiwohnt, die Fürsorge mit gegenwärtigen Gütern für den Bedarf der Zukunft, geleitet durch den Trieb des Gewinnes, wird in dem Grundstückshandel erst durch seine Kehrseite volkswirthschaftlich sympathisch, nämlich durch die Gefahr des Verlustes und durch die Rückschläge, in denen sich diese Gefahr vollzieht. Wogegen die gelungenen Spekulationen vielmehr den Widerspruch eines Gewinnes auf Kosten der Gesellschaft zeigen an Gütern, die der Gesellschaft in beschränktem Umfange gegeben sind und sich nicht vermehren lassen. Diese Erscheinung ist die vorherrschende in der Baustellenspekulation der großen Städte der Gegenwart mit ihrem stetigen Wachsthum der Bevölkerung und dem daraus folgenden stetigen Wachsthum des Bodenwerthes.

§ 158. Eine andere Arbeitstheilung des Handels entsteht als Folge der räumlichen Entfernungen und wird durch die Größe derselben bestimmt.

Jeder größere Handel, zumal der ältere, überschreitet die Grenzen

des Heimathlandes und wird dadurch, als Handel der Glieder verschiedener Nationen mit einander, internationaler Handel. Je nachdem der Handel des einen Theils (des einzelnen Unternehmers u. s. w.) die einheimischen Waaren in das Ausland verkauft oder die ausländischen Waaren in das Heimathland hereinbringt, heißt der Handel Ausfuhrhandel (Exporthandel) oder Einfuhrhandel (Importhandel). Dieselbe Bezeichnung wird der Kollektivmasse der Güter zu Theil, welche durch die Gesammtheit der Handelsunternehmungen eines Landes ausgeführt oder eingeführt werden.

Herkömmlich ist die Meeresstraße das hauptsächliche Verkehrsmittel desjenigen Handels, welcher über große Entfernungen, zumal international, thätig ist. Daher ist dem Seehandel der Charakter des vornehmsten, die Erdtheile umspannenden Handels eigen, und er hat denselben im Laufe des 19. Jahrhunderts durch Verbesserung der Schifffahrt und ihrer Fahrzeuge fortschreitend entwickelt.

Der Landhandel steht an Größe des Umfanges und Weite der Entfernungen regelmäßig hinter dem Seehandel zurück. Indessen ist es ebenso auf früher Kulturstufe, durch den Karawanenhandel, wie auf entwickelterer Kulturstufe, durch die Eisenbahnen, auch diesem gegeben — und wird vielleicht noch mehr in Zukunft gegeben sein (durch die Sibirische Eisenbahn), als es gegenwärtig schon ist (durch die pacifischen Bahnen von Nordamerika), den Welthandel im großen Stil an sich zu ziehen.

Mit dem Gegensatze von Seehandel und Landhandel kreuzt sich der Gegensatz von auswärtigem Handel und Binnenhandel. Deutschland, England, Frankreich haben einen erheblichen Seehandel, welcher Binnenhandel ist, weil durch ihn die Erzeugnisse des eigenen Landes nach einem anderen Hafen des Inlandes geführt werden. Andererseits kann Landhandel ebenso wohl auswärtiger wie Binnenhandel sein; er ist das erstere regelmäßig durch den Karawanenhandel und durch die großen Entwickelungen des heutigen Eisenbahnwesens.

Durch günstige geographische Lage und durch wirthschaftliche Entwicklung als Handelsvolk entsteht ein Zwischenhandel (und hier allein hat dieses Wort einen klaren Sinn, im Gegensatze zu dem Mißbrauche des gegenwärtigen wirthschaftlichen Parteiwesens). Zwischenhandel in solchem Sinne bedeutet denjenigen Handel, welcher von einem dritten Lande aus die Einfuhr und Ausfuhr von Waaren zweier Länder vermittelt. Die Waaren dieser beiden Länder suchen erst den Stapelplatz des Handelsvolks auf, um von hier aus den beiden Parteien zugeführt zu werden.

Es ist J. G. Büsch, der den Namen „Zwischenhandel" eingeführt hat (in der ersten Ausgabe seiner kleinen Schriften über die Handlung*). Er definirt ihn also: wenn ein Volk die Produkte und Manufakturwaaren eines Landes ankauft und holt, um sie einem anderen Lande zu verkaufen und allenfalls selbst sie ihnen zuzuführen. Der Name dafür, der bis dahin üblich gewesen, ist der französische Commerce d'économie, im deutschen Sprachgebrauch des 18. Jahrhunderts „Oekonomiehandel". Morellet war Büsch vorausgegangen mit dem Vorschlage des passenderen Namens „Commerce d'entrepôt".

Eine ähnliche Ueberlegenheit eines Handelsvolkes zeigt sich bei dem Gegensatze von Aktivhandel zu Passivhandel. Hier ist es das Handelsvolk, welches einseitig den Unternehmungsgeist, das Kapital, die Verkehrsmittel, die Geschicklichkeit besitzt, einem anderen Volke Waaren zuzuführen und dafür dessen Waaren einzuhandeln. So geschah es in jenem Urbilde ältesten Handels durch die Phöniker gegenüber den Griechen, so geschieht es heute noch in dem Verkehr der europäischen Handelsvölker, zumal der Engländer, mit den Völkern Ostasiens, besonders den Chinesen.

§ 159. Die Arbeitstheilung des Handels ist drittens eine Sonderung in die Arten des Großhandels und Kleinhandels (Detailhandels).

Diese Arbeitstheilung ist von dem Mittelalter her eine so durchgreifende, daß der Name beider Berufsarten ein verschiedener ist, gerade dort, wo die alten Namen ihren alten Sinn bewahrt haben, und wo der große Handel am vornehmlichsten zur Geltung gelangt ist. In England wird streng an dem Unterschiede des merchant zum shopkeeper festgehalten, ähnlich wie in den norddeutschen Seestädten an dem Unterschiede zwischen Kaufmann und Krämer. Es ist bezeichnend, daß — wenigstens im Deutschen — dieser Unterschied da am meisten verwischt ist, wo die Erinnerungen der einstigen Handelsblüte am meisten erloschen waren (im deutschen Binnenlande).

Nirgends wird auch der Unterschied dieser beiden Arten des Handels so deutlich wie in den Stapelplätzen des großen Welthandels. Und mit der Thatsache des Unterschiedes der Grund des Unterschiedes.

Denn nur auf sehr niedriger Stufe der wirthschaftlichen Kultur und des Handels, in jenen Anfängen, welche die Arbeitstheilung im Handel noch nicht kennen — wie es an dem typischen Beispiele der

*) Vgl. Büsch, Darstellung der Handlung, 2. Ausgabe, 1. Theil, 180.

Phöniker im Homerischen Zeitalter sich uns gezeigt hat —, ist der Seehandel der unmittelbare Vermittler zwischen den Gaben fremder Länder und dem Bedarf der einheimischen Konsumenten.

Die Entwicklung zu einer höheren Stufe des Handels hat zur Folge, daß die große Verkehrsstraße, auf welcher große Waarenmassen befördert werden, und daß der Fortschritt der großen Verkehrsmittel, der zu immer größerer Koncentration der beförderten Waarenmassen treibt, den Handel mit solchen großen Quantitäten zum eigenartigen Geschäft und zu einer selbständigen Berufsart machen. Sie hat zur Folge, daß, was danach noch zu thun ist, die Leistungen des Handels, welche diese großen Quantitäten hindurchführen bis zu dem täglichen Bedarf der Millionen einzelner Haushaltungen, für den sie doch alle zuletzt bestimmt sind — besonderen Zweigen der kaufmännischen Thätigkeit anheimfallen. Der Handel im Großen (*Großhandel*) reicht unmittelbar an den Bedarf der Konsumenten immer weniger heran. Ein beliebter Mißbrauch der Bezeichnung als „Konsumenten" in dem heutigen Geschäftsleben (wie etwa auf dem Frühmarkte des Berliner Getreidehandels, wo die Müller und Bäcker im Gegensatze zu den Getreidehändlern als Konsumenten bezeichnet werden) kürzt scheinbar jene Entfernung ab, gleichsam in der Ungeduld, das volkswirthschaftliche Ziel alles Handels auf dem weiten Wege des heutigen Geschäftslebens zu erreichen.

Die Zwischenglieder, welche zwischen den Großhandel und die wirklichen Konsumenten sich einschieben, werden notwendig vor allen Dingen deshalb, weil in der verkehrsmäßigen Produktionsweise die Rohstoffe, wie sie in großen Massen vom Handel herangebracht werden, so auch in großen Massen verarbeitet (umgeformt, veredelt) werden, weil mit anderen Worten der *Handel zuerst die Industrie versorgt*, ehe er an den Bedarf selber gelangt. Von den 1548221808 Pfund Baumwolle, welche Großbritannien im Jahre 1894 importirte, ist auch nicht ein einziges Pfund unmittelbar in den Konsum übergegangen, vielmehr wohl alles ausnahmslos in die Industrie. Von den 180 Millionen Centner Getreide und Mehl, die gleichzeitig dort importirt wurden, ist nur ein geringer Theil direkt in die Haushaltung der Familien gegangen; die weitaus größte Masse davon in die Müllereien, Bäckereien u. s. w.

Auch für jene Artikel des großen Handels, welche bereits die brauchbare Gestalt haben, um unmittelbar dem Verbrauche dienen zu können, wie etwa Südfrüchte, Thee, Kaffee, konservirte Nahrungsmittel (wie Fleisch, Obst, Gemüse), ist es die koncentrirte Menge, in welcher diese Waaren von dem Welthandel getragen werden, die sie zunächst unzugänglich macht dem Bedarf der einzelnen Konsumenten.

Für diesen Zweck, der doch zuletzt der Hauptzweck der ganzen Veranstaltung ist, müssen Organe vorhanden sein, welche die Zerkleinerung von den Quantitäten des Großhandels herab zu den Quantitäten des täglichen Kleinbedarfs (der Familien, der kleinen Produktionsstätten in Stadt und Land) hinabführen.

§ 160. Der Kleinhandel erfüllt diese Aufgabe der Zerkleinerung zu handlichen Mengen für den täglichen Bedarf.

Je größer eine Haushaltung, je größer irgend eine wirthschaftliche Individualität ist, desto eher reicht sie an die Dimensionen des Großhandels heran. Sie hat bereites Vermögen zu umfangreicheren Massen des Einkaufs; sie hat Räume, Einrichtungen, die dazu gehörige Sachkenntniß, um Vorräthe zu halten.

Je kleiner eine Haushaltung — und die große Mehrzahl der Haushaltungen sind kleine —, um so mehr fehlen ihr jene Bedingungen für den Einkauf im Großen. Sie ist auf den Einkauf im Kleinen angewiesen und bedarf dazu des Kleinhandels, wie auch immer dieser organisirt sei, ob im Sinne des Systems der freien Konkurrenz oder der Genossenschaften oder der staatlichen (kommunalen) Verwaltung.

Selbst in größeren Haushaltungen ist öfters nur als Folge einer unrichtigen Oekonomie manch Einkauf im Großen beliebt geworden, der zweckmäßiger durch Einkauf im Kleinen von dem üblichen Kleinhandel ersetzt würde, weil die richtige Behandlung der großen Vorräthe (Konservirung u. s. w.) fehlt.

Dafür ist die Aufgabe des Kleinhandels, für deren fortschreitende Lösung noch immer viel zu thun ist, daß er in vollkommenster Weise den Bedarf am rechten Orte und zum rechten Zeitpunkte versorgt. Er wird diese Aufgabe um so eher lösen, je mehr er die nach den äußeren Bedingungen erreichbare Vertiefung der Arbeitstheilung durchführt und je einer anderen Gruppe überläßt, das Ihrige in ihrem Abschnitt der Arbeitstheilung in ebenso vollkommener Weise zu leisten.

Durch solche Arbeitstheilung wird es dem Kleinhandel erreichbar werden, das höchstmögliche Maaß der Waarenkenntniß, der Quellenkenntniß, der Kunde von den Bedürfnissen und dem Geschmacke aller seiner Käufer zu besitzen. Er wird ein förderndes Zwischenglied sein zwischen der Bedarfsrichtung und ihrem Wechsel einerseits, der Urproduktion, der Industrie, dem Großhandel andererseits.

Wir haben in anderem Zusammenhange darauf hingewiesen, daß in der Entfaltung solcher Leistungen ein wesentliches Moment für die

Konkurrenzfähigkeit des heutigen (und zukünftigen Kleinhandels) gegenüber den genossenschaftlichen Organisationen (Konsumvereinen) und den Großmagazinen liegt.

§ 161. Die Großmagazine haben uns früher bereits darauf geleitet, daß der Gegensatz Kleinhandel und Großhandel nicht mehr stichhaltig ist. Ein bemerkenswerthes Beispiel dafür, daß neue Thatsachen neue Begriffsbildungen fordern.

Allerdings war diese Bezeichnung schon vor dem Zeitalter der neuen Thatsachen eine etwas verschwommene und zu Mißverständnissen Anlaß gebende. Denn der herrschende Sprachgebrauch hat in Leben und Wissenschaft durch die parallelen Bezeichnungen „Kleinbetrieb und Großbetrieb", „Kleinbesitz und Großbesitz", „Kleingewerbe und Großgewerbe" — mit diesem Gegensatz Kleinheit und Größe des Vermögens hervorkehren wollen, auf welches ein individueller Besitz, Erwerb, Unternehmen sich gründet.

Hier dagegen war es Kleinheit oder Größe der Mengenverhältnisse, in welche der Handel seine Waaren zerlegt, wodurch die Bezeichnung Kleinhandel und Großhandel hervorgerufen wurde. Aber man ließ den Anklang zu „Kleinbetrieb und Großbetrieb", „Kleingewerbe und Großgewerbe" bewußtermaßen zu, wandte den Gegensatz auch im gleichen Sinne an, weil thatsächlich auch diese Bedeutung die im Wesentlichen zutreffende war.

Die Sprachen des Auslandes haben sich von jeher deutlicher ausgedrückt. Sie lassen keinen Zweifel darüber, daß sie die Größe, in welche die Waarenmenge zerlegt wird, zum Kriterium des Gegensatzes machen.

So unterscheidet die französische Sprache „commerce en gros" und „commerce en détail". Den ersteren erklärt der jüngere Savary*) als denjenigen ou l'on vend seulement les marchandises en caisses, en balles, ou du moins en pièces entières. Ludwig XIII. gestattet (1627) den marchands grossiers die Führung des Adels. Sein Gegensatz ist der marchand en détail „celui qui revend la marchandise dont il fait négoce, à plus petites mesures et à plus petits poids qu'il ne l'a achetée: qui la coupe et qui la divise, pour en faire le débit"**). Der Ausschnitt, das Zerschneiden ist das Charakteristische des

*) Dictionnaire universel de Commerce s. v. Commerce tome I part II p. 10.
**) Tome II s. v. détail.

Detailhandels, wie es das Wort selber sagt — das Zertheilen in kleine Mengen.

Dem entspricht es, wenn Savary den Detailhandel in drei Klassen je nach der Größe und Ansehnlichkeit seiner Objekte eintheilt. Die erste Klasse ist ihm diejenige Klasse der Detailhändler, welche „marchandises considérables" verkaufen, wie Goldbrokatstoffe, Silberbrokat, Seidenstoffe, feine Wollentuche, goldene, silberne Spitzen, Pelzwaaren, Edelsteine u. dgl. — Die zweite Klasse ist der ersten benachbart, eine mittlere zwischen Groß und Klein. Die dritte Klasse endlich ist die, welche die „menue mercerie" verkauft; es sind die merciers (Krämer) im engeren Sinne. Sie handeln mit den kleinsten Quantitäten und kleinsten Werthobjekten, Nadeln, Faden, Spielzeug; sie dienen vorzugsweise dem Bedarf der kleinen Leute.

Das französische „grossier" hat im Englischen eine innere Wandlung erlebt. Das englische „grocer" ist ursprünglich das Gleiche wie das französische „grossier". Der heutige Sprachgebrauch in England und Nordamerika aber hat daraus dasjenige gemacht, was wir in einem großen Theile Deutschlands als „Kolonialwaarenhändler" bezeichnen (in Frankreich „épicier" = Spezereienhändler). Es ist ein Detailist geworden, der eine gewisse Gruppe der Waaren verkauft.

Der heutige Sprachgebrauch im Englischen hat das Wort „wholesale" (Ganzverkauf, Verkauf im Ganzen) gesetzt als korrekten Gegensatz zu dem für den Detailhandel im Allgemeinen gebrauchten Ausdruck „retail", das dem französischen „détail" entspricht, während das Wort „detail" selber im Englischen zwar gebraucht wird, aber nicht im Sinne des Detailhandels.

Da nun der Großbetrieb des Detailhandels neuerdings in Deutschland (wie in anderen Ländern) die Unklarheit der in Deutschland herkömmlichen Bezeichnung nahe gerückt hat, ist man, um die Klarheit zu suchen, zur Aufnahme der französischen Bezeichnung veranlaßt worden.

Nachdem dieses geschehen ist, bleibt die weitere Unterscheidung zu machen übrig, die in der alten Bezeichnung „Kleinhandel" eingeschlossen oder durch dieselbe zugedeckt war — die Unterscheidung zwischen großem Betrieb und kleinem Betrieb des Detailhandels.

§ 162. Wie sich an der oberen Grenze des Detailhandels die neueren Großmagazine als Auswüchse des Großbetriebes entwickelt haben, so zeigt von Alters die Untergrenze des Detailhandels die Varietäten des Althandels (Trödelhandels) und des Hausirhandels.

Der Althandel steigt, wie wir es bei dem Buchhandel bereits kennen gelernt haben, unter ausnahmsweisen Bedingungen — und dann unter entsprechend anspruchsvolleren Normen (als „Antiquitätenhandel", „Antiquariatshandel", „Raritätenhandel", „Kunsthandel") — zu einem vornehmeren Range empor. Dieses ist der Fall, wenn die Beschaffenheit der Waare durch das Alter, durch die bloße Thatsache, daß sie von einem anderen Konsumenten schon gebraucht ist, nicht wesentlich deteriorirt ist, ja wenn sie, wie es bei den wichtigsten Kategorien des Raritätenhandels geschieht, trotzdem durch Seltenheit an Werth gewonnen hat (Kunstwerke, seltene Druckwerke, Handschriften u. dgl.). Solche Güter aber zu beurtheilen, um damit handeln zu können, bedarf es ebenso wohl größerer Vermögenskräfte wie feinerer Kennerschaft. Und hierauf gründet sich der höhere Rang dieser Specialitäten des Althandels.

Anders die grobe Masse des Althandels. Alte Kleider, alte Hausgeräthe und Aehnliches sind ihrer großen Mehrzahl nach — vorbehaltlich jener Elite, die emporsteigt zu dem Range der Antiquität oder des Kunstwerks — zur Geringschätzung verurtheilt. Der Umstand allein, daß sie einmal gebraucht worden sind, vermindert ihren Werth um ein großes Stück. Das einmal getragene Kleid der großen Dame sinkt um die Hälfte, um drei Viertel seines ursprünglichen Preises herab, vollends, wenn die Laune der folgenden Saison über seine Mode den Stab gebrochen hat. Aber was nun gar von dem frugalen Mittelstande abgenutzt und vernutzt ist, fällt nahezu in das Nichts des Abfalls zurück und wird nur für sehr bescheidene Konsumenten durch äußerst niedrige Preise vor diesem letzten Ende bewahrt. Der Handel mit Abfällen, Lumpen u. dgl. ist es dann zuletzt, welcher nicht mehr für den Konsum, selbst der bescheidensten Konsumenten, sorgt, sondern jene Dinge als Rohstoffe den Gewerben zuführt, welche sie neuerdings veredeln.

§ 163. Der Hausirhandel ist Kleinhandel oder kleiner Detailhandel, welcher seine Waaren dadurch absetzt, daß er sie von Haus zu Haus trägt und anbietet.

Das Wort ist zuerst nachweisbar im 15. Jahrhundert, u. a. in der Nürnberger Polizeiordnung*).

*) Moriz Heyne, Deutsches Wörterbuch von Jakob Grimm und Wilhelm Grimm, sagt (s. v. hausiren): 3. am gewöhnlichsten aber bezeichnet hausiren schon von der ersten Zeit seines Aufkommens die Thätigkeit des Krämers, der mit seinen verkäuflichen Waaren von Haus zu Haus zieht. Heyne giebt eine Anzahl von Belegen dafür aus dem 15. und 16. Jahrhundert.

Nahe berührt sich mit dem Hausirhandel das in gleichen Formen übliche Feilbieten von eigenen Erzeugnissen, so insbesondere von ländlichen Produkten der Nachbarschaft (Gemüse, Eier, Geflügel, Käse, Kräutern, Pflanzen, Blumen, Fischen, Wildpret, Pilzen u. s. w.). Es wird vollends ununterscheidbar, wenn gewisse übliche Artikel des Detailhandels durch den Hausirhandel feilgeboten werden, welche thatsächlich die eigenen Handwerkserzeugnisse des Hausirers und seiner Familie sind (Flechtwerk, Strohdecken u. dgl. vom Eichsfelde).

Je mehr sich jene Knospe entfaltet, in der wir alle Zweige des modernen Handels eingeschlossen finden, um so mehr spaltet sich der Hausirhandel ab und trennt sich von dem anspruchsvolleren, vollends größeren Handel. Er wird immer mehr eine Erwerbsart für kleine Leute. Ja, die Vermischung, zu welcher dieser Umstand führt, die Vermischung mit Vagantenthum, Bettelei u. s. w., veranlaßt dazu, die Strenge der daher nothwendigen Schranken auch den rechtschaffenen und nützlichen Betrieb dieses Handels fühlen zu lassen.

Der Hausirhandel ebenso wie der mit ihm verwandte *Wanderhandel* (Wanderlager), von dem er wiederum als eine Theilart angesehen werden kann, wird in dem Grade Lücken offen finden für zweckmäßige Leistungen, als der ständige Handelsverkehr unentwickelt, die Verkehrsmittel dürftig, die Bevölkerung zerstreut, die Ortschaften klein, die Zusammendrängung um große, allseitig versorgte Märkte unentwickelt ist. Die neue Zeit, die heutige Volkswirthschaft, die fortschreitende Zweckmäßigkeit ihrer Handelsorgane, engt das legitime Gebiet des Hausirhandels und Wanderhandels immer mehr ein.

Daneben spielen freilich socialpolitische Rücksichten eine Rolle, die hier, wie sonst, gegenüber der konsequenten Zweckmäßigkeit der neuen Produktionsweise Schonung für die älteren Formen des Erwerbes fordern. Derartiges dürfte, gleich so manchem anderen der Art, in deutschen Landen mehrfach zu finden sein. Und die Untersuchung, welche seit dem Jahre 1896 der „Verein für Socialpolitik" veranstaltet hat, ist dazu bestimmt, einen besseren Einblick in die thatsächlichen Verhältnisse zu gewinnen.

§ 164. Ein wesentlicher Unterschied, der den Gegensatz von Großhandel und Detailhandel kennzeichnet, ist hier noch hervorzuheben.

Der Großhandel ist der *Handel unter Fachmännern*, der Detailhandel ist der *Handel von Fachmännern* (oder denen, die es sein sollten) *mit Nichtfachmännern*.

Aus diesem Unterschiede folgen wichtige Konsequenzen.

Der Großhandel wird dadurch, daß Parteien von gleicher oder ungefähr gleicher Urtheilskraft bei Kauf und Verkauf sich gegenüberstehen, die typische Verwirklichung der abstrakten Vorstellung von der Konkurrenz unter gleich starken Individuen, wie sie von der alten Schule der Nationalökonomie formulirt und auf die Gesammtheit alles Kaufens und Verkaufens angewendet worden war. Die sonst in der Wirklichkeit fehlende Gleichheit der Kräfte — hier ist sie vorhanden. Der Großhandel führt nicht nur die dazu erforderlichen Eigenschaften mit sich; es ist auch in seiner Natur begründet, daß er mit keinen anderen Parteien zu thun hat als denen von seiner eigenen Art. Gleiche Urtheilskraft, gleiche Erfahrung, gleiche Kaufkraft treten sich bei den Umsätzen des Großhandels regelmäßig gegenüber.

Anders bei dem Detailhandel. Das Wesen dieses letzteren besteht darin, daß er in der Kette der berufsmäßigen Geschäftsleute das letzte Glied ist, welches den Konsumenten unmittelbar gegenüber tritt. Er hat daher zu thun mit einem Gegenpart, welcher mindestens in einer großen Mehrzahl von Fällen ihm nicht gewachsen ist, sei es an Urtheilskraft, Waarenkenntniß, Preiskenntniß, sei es an ökonomischer Widerstandsfähigkeit.

Durch Fortschritte der wirthschaftlichen Kultur kann hier vieles gebessert werden; in den Dingen des regelmäßigen Bedarfs erwirbt der geschulte Haushalter (die tüchtige Hausfrau) allmälig ein dem Fachmanne nahekommendes Maaß von Kenntnissen. Der Unterschied zwischen demjenigen, was etwa in dem heutigen Paris oder Berlin in dieser Hinsicht zu beobachten ist, gegen die Erscheinungen minder entwickelter Volkswirthschaft in der Kleinstadt, auf dem platten Lande, sind schon heute große. Es kann namentlich vieles besser werden für die Bedürfnisse der großen Masse der unteren Klassen durch Beseitigung der Borgwirthschaft, durch verständige Sparsamkeit. Die Konsumvereine können im Interesse der unteren wie der anderen Klassen für die Sitte der Baarzahlung und für die Aufhebung korrupter Kleinhandelsgewohnheiten wirken.

Jedoch eben diese Entwicklung verlangt, bis sie zu ihrem Ziele gelangt ist, große Zeiträume, innerhalb deren die hervorgekehrte Ungleichheit der Kräfte sich fernerhin entfalten kann.

Es ist der alte Gegensatz, den Cicero in seiner Schrift über die Pflichten betont hat, in welchem er Licht und Schatten für den Großhandel und den Kleinhandel so rückhaltlos scheidet — dort der großartige Zug des Handels, der eines freien Mannes würdig sei, hier die

Nöthigung zur Unwahrhaftigkeit, um vorwärts zu kommen (nihil proficiunt nisi admodum mentiantur).

Eben aus dieser Eigenschaft des Kleinhandels entspringt auch ein Theil der Bedenken, welche sich gegen besondere Arten desselben wenden, so das Mißtrauen gegen den Wanderhandel, Wanderlager, Hausirhandel — daß er darauf ausgehe, die Unkunde des Publikums auszubeuten. Hier sind es dann, aus naheliegenden Gründen, die seßhaften Kleinhändler, welche sich auf diese Unkunde berufen, ihren Konsumentenkreis vor solchen Mitwerbern warnen, und ebenso auf die Täuschungen der Versandtgeschäfte (Großmagazine) hinweisen, die doch nur bei Mangel an Sachkunde möglich sind.

In Wahrheit hat keine dieser Gruppen für sich das Vorurtheil besonderer Zuverlässigkeit vorwegzunehmen. Es kommt vielmehr darauf an, welche von ihnen den erfahrungsmäßigen Beweis ihrer größeren Rechtschaffenheit beibringt.

Es ist eine positive Bestätigung des hier geschilderten Mißverhältnisses, daß sich bei höherer Entwicklung des Detailhandels, zumal in alten Großstädten, wohlbekannte „maisons de confiance“ herausbilden, deren oberster Geschäftsgrundsatz strenge Rechtschaffenheit ist, die daher dem Kundenkreise nicht als Gegenpartei, sondern als Vertrauenspersonen, als zuverlässige Berather gegenüberstehen wollen.

§ 165. Eigenartig, wie der Werthpapierhandel überhaupt ist, kennt er auch die scharfe Scheidung zwischen Großhandel und Detailhandel nicht.

Nicht daß im Einzelnen auch beim Werthpapierhandel solche Unterschiede vorhanden wären — die offenen Wechslerstuben, die nicht bloß dem Wechsel fremder Münzsorten und Geldsorten dienen, sondern auch den Umsatz von Werthpapieren an die Kreise des nicht handeltreibenden Publikums vermitteln, heben sich in allen großen Städten als parallele Erscheinungen des Detailhandels von dem eigentlichen Großhandel ab.

Indessen doch anders als der sonstige Detailhandel. Während nämlich dieser für die Masse der Waaren immer entschiedener von dem Großhandel sich abtrennt (gewisse moderne Formen der „direkten“ Bezugsweise für die Konsumenten pflegen nur eine veränderte Gestalt des Detailhandels zu sein) — scheint bei dem Werthpapierhandel gerade die neueste Tendenz dahin zu gehen, daß die großen Bankinstitute, Emissionshäuser u. dgl. ihre Arme möglichst weit in die Kreise derer ausstrecken,

welche der englische Sprachgebrauch als „outsiders“ (Außenstehende gegenüber dem großen Geschäfts- und Börsenleben) bezeichnet.

Zum Theil ist dieses in der Natur des Geschäftszweiges begründet. Die nahe Berührung des Werthpapierhandels mit dem eigentlichen Bankwesen legt es nahe, daß dieselben unmittelbaren Beziehungen, welche die Bankanstalt zu den Kreisen des Publikums hat, auch auf die Bedürfnisse an Kapitalanlage in Werthpapieren ausgedehnt werden.

Die Bankanstalt ist in erster Reihe dazu bestimmt, von möglichst weiten Kreisen Geldeinlagen zur Aufbewahrung, Auszahlung, Umschreibung anzunehmen. Hier schließt sich nun von selber die fernere Funktion an, zinsbar anzulegende Kapitalien, die für längere Fristen festgelegt werden sollen, wie es durch die Werthpapiere geschieht, für dieselbe Kundschaft unterzubringen oder im Bedarfsfalle in andere Gattungen der Werthpapiere umzutauschen oder endlich für Bedarf an flüssigem Gelde zu verkaufen.

So hat die Deutsche Reichsbank ihrer eigentlichen bankmäßigen Sphäre der Wechseldiskontirung, Banknotenausgabe, des Depositen- und Giroweseus das ganze Werthpapiergeschäft in so weit zugesellt, als es den Bedürfnissen ihres Kundenkreises und gerade der nichtkaufmännischen Kundschaft entspricht.

Ohne die Schranken, die dem bureaukratisch geregelten Geschäftsbetriebe dieses öffentlichen Instituts auferlegt sind, suchen die großen Privatbankunternehmungen, die in erster Reihe Kreditanstalten, Emissionsbanken u. dgl. sind, gerade durch die ihnen eigene größere Beweglichkeit und Leichtigkeit der Geschäftsgebahrung die weiteren Kreise der kapitalbesitzenden und kapitalanlegenden Bevölkerung in ihren Bereich zu ziehen, indem sie, neben den sonstigen Verrichtungen des Werthpapierhandels für diese Kreise, namentlich die Hauptseite ihres Geschäftsbetriebes, die Ausgabe von neuen Werthpapieren (Emission) in unmittelbaren Zusammenhang mit dieser Art von Kundschaft setzen.

Auf diese Weise ist eine specifische Richtung des heutigen großen Geschäftslebens, des Bank- und Börsenwesens, mit demjenigen Gebiete des Werthpapierhandels, welches sich als Detailhandel bezeichnen ließe, in direkten Kontakt gebracht. Das große Bankinstitut ist beflissen, die Menge der kleinen Kapitalisten nicht bloß überhaupt in den Kreis seiner Kundschaft zu ziehen, sondern auch eben diese Kundschaft zu unmittelbaren Interessenten an seinem großen Geschäftstreiben zu machen.

Wir werden späterhin — an seinem Orte — uns davon zu überzeugen haben, daß eben dieser nahe Kontakt auf einen Mangel in dem gegenwärtigen Werthpapierhandel deutet, der darauf beruht, daß zu kleine

Existenzen in zu nahe Berührung mit dem großen Geschäftsleben treten. Wir werden sehen, daß durch andersartige Einrichtungen diesem Mangel abzuhelfen ist.

§ 166. Wir reden zuletzt von dem Spekulationshandel oder von dem Verhältniß der Spekulation zum Handel.

Man hat neuerdings den Versuch gemacht, die Spekulation dem Handel als ein eigenthümliches Gebiet der Produktion entgegenzusetzen. Die Spekulation soll die Versorgung des Bedarfs der Volkswirthschaft zu dem richtigen Zeitpunkt, der Handel soll diese Aufgabe für die Fortbewegung im Raume zu erfüllen haben. Oder mit anderen Worten: dem Zeitwerth soll die Thätigkeit der Spekulation dienen, dem Ortswerth die Thätigkeit des Handels.

Hiegegen ist zunächst einzuwenden, daß diese Trennung von Spekulation und Handel in auffallendem Grade dem hergebrachten Sprachgebrauch der Wissenschaft und der Praxis entgegentritt.

Freilich wäre dieses kein durchschneidender Grund, wenn die Erkenntniß der Wissenschaft eine Aenderung des Sprachgebrauchs nothwendig machte. Man würde dann eben, ob auch mit einigen Schwierigkeiten, aufhören müssen, den Spekulanten einen Kaufmann zu nennen und den Kaufmann einen Spekulanten.

Wenn es nur mit den Worten abgethan wäre! In der Sache liegt das Hinderniß einer solchen Scheidung. Und zwar aus folgendem Grunde.

Diejenige Art des Handels, welche ihrem Berufe nach nichts anderes will als eine zweckmäßige Zertheilung und Zerkleinerung der Waarenquantitäten, wie sie aus dem Großhandel oder der Industrie hervorgehen, für den Bedarf der Konsumenten örtlich bereit zu halten — der Detailhandel und zwar selbst der kleinste Detailhandel —, ist genöthigt, in dieser seiner örtlichen Bestimmung von selber den zeitlichen Zweck mit ins Auge zu fassen. Jeder Kaffeehändler im kleinsten Städtchen von Deutschland wurde durch die Preisschwankung des Kaffees am Hamburger Markte im Jahre 1887, da der Preis für Santos im Juni von 62 auf 94 Pfennig nach oben, im Juli ähnlich wieder abwärts ging, unwiderstehlich in die Kreise der Spekulation hineingezogen. Denn er mußte sich die Frage vorlegen, wie er sich mit seinem Bedarf zu diesen Schwankungen zu verhalten habe, welchen Zeitpunkt er zu benutzen habe, um seine Einkäufe zu machen.

Wenn die Spekulation hienach aus den Spitzen ihres feinsten Räder-

werks hinabreicht in die einfache Technik des kleinsten örtlichen Detailhandels, wie viel tiefer drängt sie sich in das Maschenwerk des großen Handels ein, ob dieser auch, wie es ja in gewissen Gruppen desselben der Fall ist, darauf angelegt sein mag, lediglich der räumlichen Ausgleichung zwischen Vorrath und Bedarf zu dienen. Und so weit es wirklich gelingt, diesen engumgrenzten Zweck allein zu erfüllen, ist es wiederum die Frucht neuester Entwicklungen der Arbeitstheilung, welche es gestatten, daß der bloß räumliche Handel unmittelbar seine Rückendeckung findet bei dem Spekulationshandel. Wogegen die älteren Formen des Handels von der Spekulation, oder vielmehr von dem hazardartigen Moment, völlig durchsetzt sind und erst durch die Veranstaltungen der reiferen Volkswirthschaft (Assekuranz, Terminhandel) allmälig die Herrschaft dieses Moments herabdrücken.

§ 167. Während die Spekulation als das Element der zeitlichen Fürsorge den Handel überhaupt durchsetzt, giebt es allerdings eine besondere Art des Handels, die den Namen des Spekulationshandels im hervorragenden Sinne verdient.

Es ist diejenige Art des Handels, welche das zeitliche Moment ablöst, um es zum Gegenstande ihrer eigenen Leistungen, nach dem Gesetze fortschreitender Arbeitstheilung zu machen.

Würde es möglich sein, die gesammte Erscheinung dieses zeitlichen Moments durch eigenthümliche Organisationen des Spekulationshandels zu absorbiren, so würde der übrige Handel davon befreit werden, und es bliebe als Rest derjenige Handel übrig, welcher allein dem örtlichen Momente dient. So oft der heutige Handel in die Lage kommt, seinen Ankauf durch einen Verkauf an den Spekulationshandel gleichzeitig zu decken, eliminirt er das zeitliche Moment. Es ist der häufig angeführte Fall, da der Kornhändler der östlichen Provinzen Deutschlands das von den Landwirthen eingekaufte Quantum Getreides unmittelbar an den Spekulationshandel der Berliner Börse verkauft und für sich nicht mehr und nicht weniger festhält als den räumlichen Preisunterschied zwischen dem Orte der Provinz und dem Orte des großen Spekulationshandels.

Wir werden späterhin kennen lernen, wieweit die Formen des Spekulationshandels entwicklungsfähig und auf die verschiedenen Gegenstände des Handels anwendbar sind. Wir dürfen hier bereits hervorheben, daß der Bereich derselben, auch für die Zukunft, beschränkt ist, daß eine große Masse der Waaren übrig bleibt, die dem Spekulationshandel nicht zugänglich sind.

Je mehr aber diese selbständig, arbeitstheilig sich ablösende Gattung des Handels, als Spekulationshandel, auf irgend welchen Gebieten des Handels sich bethätigt, desto mehr dürfen wir dafür das Recht ihrer besonderen Existenz in Anspruch nehmen. Unter dem Vorbehalte einer näheren Auseinandersetzung des Einzelnen stellen wir hier fest, daß gerade die kürzeste, leichteste, verfeinertste Form des Spekulationshandels dem Zwecke der zeitlichen Ausgleichung der Güter am besten entspricht.

II. Die Handelspersonen.

§ 168. Der Anzahl der darin beschäftigten Menschen nach tritt der Handel weit hinter den anderen großen Gruppen der Produktion zurück. Zum Theil beruht auf diesem numerischen Untergewicht der Erfolg, mit welchem in dem politischen Leben der Gegenwart und seinen allgemeinen Wahl- und Stimmrechten die Bedeutung des Handels für die Volkswirthschaft, seine Produktivität u. s. w. herabgesetzt wird.

In demjenigen Volke, welches heutzutage als Handelsvolk weitaus voran steht unter den Nationen der Erde, in Großbritannien, beträgt die Zahl der handeltreibenden Bevölkerung (5. April 1891) 474954 (England, Wales, Schottland, ohne Irland), d. h. von der gesammten Zahl der berufsmäßig beschäftigten Personen (14676436) nur 3,2 vom Hundert*).

Diese bescheidene Zahl bedeutet nicht nur, daß überhaupt der An-

---

*) Im Deutschen Reiche waren die Zahlen die hier folgenden:

Die Erwerbsthätigen im Handel nach der Berufszählung vom 14. Juni 1895.
(Statistik des Deutschen Reichs Bd. CII. Berlin 1897.)

Erwerbsthätige	Handelsgewerbe C. 1—9
a) Selbständige	578 497
b) Kaufmännisch gebildetes Verwaltungs- sowie das Rechnungs- und Bureaupersonal	141 399
c) Sonstige Gehülfen und Arbeiter	485 238
Zusammen	1 205 134
Das ist bei 27 863 384 Erwerbsthätigen 4,3 Procent.	

theil dieser Gruppe an der berufsthätigen Bevölkerung klein ist; er bedeutet ferner auch, daß jene socialen Probleme, welche in Landwirthschaft und Industrie zu so breiter Erscheinung und zu so eindringender Erörterung gelangt sind, jene Probleme, welche das Verhältniß von Kapitalisten und Arbeitern zum Gegenstande haben, in der Gruppe der Handeltreibenden viel später und dann nur in sehr verkleinertem Maaßstabe sich aufgeworfen haben.

Dafür ist die Zahl der Varietäten eine so viel größere als in anderen erwerbenden Berufsarten, der Varietäten, in welche die Selbständigkeit und Unselbständigkeit der Thätigkeit der Handelspersonen sich gliedert.

Neben dem bekannten und durch alle Erwerbsarten greifenden Gegensatze zwischen Herren und Dienern, Arbeitgebern und Arbeitnehmern innerhalb desselben Unternehmens, der auch im Handel (von den kleinsten Betrieben abgesehen) sich findet (Principal und Gehülfen) — hat der Handel, als Folge seiner eigenthümlichen Betriebsarten, Zwischenbildungen entwickelt, Kategorien von Handelspersonen, die eine relative Selbständigkeit und doch dabei eine gewisse Art der wirthschaftlichen Abhängigkeit oder, noch richtiger, der technischen Abhängigkeit, die dem Handel eigenthümlich ist, an sich tragen.

§ 169. Vor allem aber ist derjenige Unterschied hervorzuheben, der aus dem Gegensatz des Großhandels und des Detailhandels folgt.

Etwa in demselben Umfange, wie sich der Gegensatz zwischen der großen Industrie und dem kleinen Handwerksbetriebe in der Verschiedenheit der socialen Stellung ihrer leitenden Persönlichkeiten ausdrückt, ist ein Gleiches in dem Großbetriebe und Kleinbetriebe des Handels der Fall. Nur ist der Gegensatz um ebenso viel schärfer, als er in alten Traditionen und daher in alten Ehr- und Standesbegriffen wurzelt.

Die Großindustriellen der Gegenwart sind gleichsam nur die Emporkömmlinge aus Reih und Glied des alten Handwerks, die vielfach auch persönlich (wie man es namentlich gerade in England oft bemerkt hat) noch die Merkzeichen ihrer Herkunft aus dem niederen Stande (blue nails, schwarze Fingernägel) an ihrer körperlichen Erscheinung tragen.

Die Großkaufleute dagegen setzen die Ueberlieferungen eines Standes fort, der seit Jahrhunderten in bewußter Scheidung von dem Berufe des kleinen Handels durch Vermögen, sociale Geltung, politischen Ein-

fluß — so zumal in unseren deutschen Seestädten — durch Familienzusammenhang und Abstammung sich deutlich als eine höhere Klasse entwickelt hat und in dieser Vorzugsstellung fortbehauptet.

Charakteristisch für diesen Unterschied ist die Thatsache, daß der neuerdings zur Entfaltung gelangte Großbetrieb im Kleinhandel (der, wie wir gesehen haben, den alten Namen selber über den Haufen geworfen hat) es nicht dahin gebracht hat, in seinen persönlichen Vertretern die Emporkömmlingsnatur gegenüber dem Großhandel zu verleugnen, daß diese nur vielmehr dazu gedient hat, den Unterschied zu beleuchten, der eben nicht bloß (wie bei der Industrie und dem Kleingewerbe) auf dem Umfange des Betriebes beruht. Innerhalb der Industrie giebt es solche Unterschiede persönlicher Rangstellung nicht; im Handel knüpft sich an den Großhandel als solchen — und nicht an den bloßen Großbetrieb — ein eigenthümlicher Vorzug, der sich doch wiederum auf noch etwas andere Gründe stützt als die historischen Ueberlieferungen.

Es ist der — man darf es wohl so bezeichnen — vornehme Zug, welcher allem Großhandel anhaftet im Gegensatze zu allem Detailhandel. Es ist der in die große Welt hinausgehende Charakter der Berufsthätigkeit, der von jeher bahnbrechend gewesen ist für den Verkehr der Völker, für die Fortschritte der Gesittung, für die Führung der Staaten zu besseren Schicksalen.

In Jahrhunderten, da Deutschland abgesetzt zu sein schien von seinem weltgeschichtlichen Berufe, wo das Staatswesen im Ganzen verfallen war, im Einzelnen verkrüppelt, sind es die Seestädte gewesen, welche allein den Faden weiter spannen, der die alten Schicksale der deutschen Nation mit ihrer Zukunft verband.

In der Gegenwart des neuen Reiches sind sie diejenigen, welche in einem Zeitalter viel gespaltener wirthschaftlicher Reaktion den großen Zug des Welthandels nach ihrem Berufe hochhalten, indem sie doch wiederum am empfindlichsten für die Segnungen der endlich errungenen nationalen Machtstellung sind und die Nothwendigkeit der dafür zu bringenden Opfer am besten begreifen.

§ 170. Dieser *berufsmäßige Zug ins Große* und die damit verknüpfte *Verantwortlichkeit* für das *Gemeinwesen* sind die wesentlichen Charaktereigenschaften des Großhandels.

England, dessen Beispiel wir aus guten Gründen zu öfteren Malen anrufen, ist auch hiefür ein lehrreiches Feld der Erfahrung.

Einmal der unternehmende Geist seiner Großkaufleute, der sich den Erdkreis unterthan gemacht hat, dann das starke Nationalgefühl, welches zunächst selbst ohne eine planmäßige Ueberlegung, lediglich aus der Kraft seines instinktiven Bewußtseins, allezeit die Interessen der Nation beförderte, indem es dem Geschäftsinteresse des einzelnen Handelsunternehmens diente.

Jedoch noch mehr! Aus der Fülle dieses großen Erwerbslebens, dieser Vaterlandsliebe, dieser alles durchdringenden Theilnahme am öffentlichen Wesen, hat sich mehr und mehr die Frucht entfaltet, daß führende Persönlichkeiten aus den Kreisen des großen Handels an die Spitze der parlamentarischen Parteien und in die Staatsregierung selber treten. Keineswegs bloß dadurch — wie verbreitete Meinungen bei uns zu Lande lauten —, daß zwischen dem studirten und dem unstudirten Manne, zwischen dem berufsmäßig Geschulten und dem Manne der Selbstverwaltung jene Kluft nicht besteht, die wir in unseren heimischen Dingen beobachten. Vielmehr sind auch in Deutschland — wenn sie nur da waren — Kaufleute an die Spitze der öffentlichen Geschäfte gelangt, und vollends mangelt es in der Gegenwart nicht an Beispielen, daß auch bei uns das parlamentarische Leben allerhand Persönlichkeiten an die Spitze der öffentlichen Angelegenheiten gebracht hat, denen weder berufsmäßige Schulung noch die Tiefe der Studien vorzuwerfen war. Der wirkliche Grund liegt in etwas anderem.

Es ist das in dem Großhandelsstande Englands verbreitete Gefühl der Verantwortlichkeit für den Staat. Es ist Hand in Hand damit die Empfindung, welche die Söhne des großen Handels dazu antreibt, sich mit derjenigen hohen Bildung auszurüsten, welche die standesmäßige Forderung für einen Gentleman ist. Eine ganze Reihe von Namen ist zu nennen von solchen englischen Kaufleuten, Bankiers, Industriellen, welche am Maaßstabe wissenschaftlicher Leistungen sich legitimirt haben, bevor sie in das Geschäftsleben eintraten, und während der Zeit, da sie mitten darinnen standen. Solche Namen sind Ricardo, Tooke, Newmarch, Bagehot, Lubbock, Goschen*) und vor allen Charles Booth, der das große neunbändige socialstatistische Werk über „Leben und Arbeit des Londoner Volkes" Hand in Hand mit der Leitung eines blühenden Geschäftshauses zu Stande gebracht hat.

*) Vgl. „Ueber Handelsakademien" (in meinen „Volkswirthschaftlichen Aufsätzen". 1882, S. 711).

§ 171. Neben so vielem Anderen, was Deutschland versäumt hat, während andere Nationen seiner Entwicklung vorangeeilt sind, ist auch auf diesem Gebiete vieles nachzuholen.

Der Stand der Großkaufleute in deutschen Landen muß — nach manchen ruhmvollen Anfängen, zumal nach den Ueberlieferungen, welche in den deutschen See- und Handelsstädten niemals ganz erloschen sind — als Führer des nationalen Handels, als Vertreter des großen Besitzes, als Vormacht des modernen Bürgerthums seinen Beruf bethätigen. Er muß, um dieses zu können, in ganz anderer Weise als bisher sich tränken mit jener humanen Bildung und jener Schulung im öffentlichen Leben, welche ihn in bevorzugten Zeitaltern zum Hort aller edlen Güter gemacht hat.

Sein nationaler Beruf, gegenüber anderen Nationen, beruht auf dem Patriotismus, welcher dem heimischen Erzeugniß, dem heimischen Gewerbe Märkte erobert an allen Enden der Erde. In wechselwirkendem Geben und Nehmen mit den Leistungen der heimischen Technik, Erfindungsgabe, Rechtschaffenheit, Kostenersparniß, welche die Märkte auszufüllen und zu behaupten wissen, die für sie gewonnen sind.

Sein socialer Beruf beruht auf der königlichen Ansicht seines Besitzes, für die er zur Zeit die Muster noch weit mehr aus der Fremde, zumal aus den Vereinigten Staaten von Amerika, zu holen hat, als aus der eigenen Heimath. In großgedachten Stiftungen, in dem Mäcenatenthum für Kunst und Wissenschaft, und nicht bloß in der Opferwilligkeit, die dazu gehört, sondern auch in der geistigen Bildung, die solche Opfer erst in angemessener Art zu bringen versteht.

Sein staatlicher Beruf stützt sich auf die Theilnahme an den öffentlichen Geschäften, für die er Leistungen darbieten und eine staatliche Bildung erwerben muß, die ihn befähigen, ja die ihn unentbehrlich machen für den deutschen Staat, der nach solchen Organen verlangt und derselben sehr bedürftig ist. Alles Hadern mit der Herrschaft der Bureaukratie, der Juristen, der Advokaten u. dgl. kommt niemals zum Ziele, wenn es den wahren Grund der Klagen nicht sieht. Man stelle dem heutigen Staate Kräfte zur Verfügung, die ihn von der Nothwendigkeit befreien, der herkömmlichen Bureaukratie jedes Geschäft zuzumuthen, und es wird sehr bald eine Entlastung derselben eintreten. Nur müssen neue Kräfte vorhanden sein, welche diese Lasten auf sich nehmen können.

Grund- und Eckstein von alledem eine Erziehung, eine wissenschaftliche Schulung, ein Gesichtskreis, welcher über die Schranken weit hinausführt, in die der herkömmliche Kaufmannsgeist der großen

Mehrzahl sich selber festgebannt hat, die einzige große Pflicht des Gelderwerbens.

§ 172. Solche hohe Ziele kann sich nicht jeder Berufsstand, nicht jede Schicht im Erwerbsleben stecken. Die große Gruppe der Kleinhändler ist in ein anspruchsloseres Schicksal gestellt.

Aber auch sie hat Ziele für die Würde ihres Berufes und für das Wohl des Gemeinwesens zu verfolgen, die über das heute Vorhandene weit hinausweisen.

Vor allem sein Streben darf nicht nach rückwärts gehen, sondern nach vorwärts. Das ganze neuerdings aufgetauchte Streben nach Parteibildungen von sogenannten Mittelständen ist in sich selber verworren und in seinen Zielen haltlos. (Vgl. oben §§ 135 f.)

Gewiß ist es ein achtbares Bestreben, daß aus der Volksmasse heraus sich eine Schicht entwickelt, den arbeitenden Klassen zunächst liegend, diesen als Ziel des Ehrgeizes erreichbar, durch mittleren Besitz, etwas höhere Lebenshaltung, höhere Schulbildung, stärkere Theilnahme an der Ausübung öffentlicher Aemter überlegen. Solche naturgemäße Schichtung, ob nun ererbt oder neu errungen, ist aber nicht dasjenige, was jene Parteibestrebungen wollen. Für sie wird das Wesen des Mittelstandes eine negative Größe, dazu erfunden, ein Abwehrmittel zu bilden gegen die Fortschritte der neuen Volkswirthschaft, welche gewissen zurückgebliebenen Elementen unbequem geworden sind.

Man will abwehren die neuen Verkehrsmittel, wenn sie den Konsumenten über den Kopf der lokalen Kleinhändler hinweg ihren Bedarf zuführen. Man will damit thatsächlich — und im Einzelnen setzt man es auch wirklich durch — die Bannrechte der mittelalterlichen Stadt restauriren, indem man freilich sehr weit davon entfernt ist, die Konsequenzen für sich selber daraus zu ziehen.

In Hunderten von kleinen und mittleren Städten erschallt das Losungswort „Kaufet am Orte". Aber derjenige Kleinhändler oder Gewerbtreibende, der es heute ausgerufen, reist morgen in die kleinere Nachbarstadt, um das zu thun, was er der Großstadt gegenüber verpönt hat, die ihm seine Kundschaft bedrohte. Man ruft, da man die Macht des rechtlichen Zwangs nur ausnahmsweise in der Richtung jenes Losungswortes üben kann, das Motiv sittlicher Verpflichtung an. Aber von sittlicher Verpflichtung ist nichts zu merken da, wo der kleinlichste und ungebärdigste Konkurrenzneid zwischen den Händlern am selben Orte, da jeder alles feil hält, sich aufthut und der Käufer

alle anderen Konkurrenten kränken muß, wenn er der Kunde des Einen ist.

Ein wahrer Kriegsruf ist der Kampf gegen die Konsumvereine geworden. Wir haben an anderer Stelle gezeigt, wo die Grenzen und wo die Erfolge eines solchen Kampfes verständiger Weise nur liegen können. In jenem grundsätzlichen Gegensatze aber ist eitel Thorheit und Verblendung. Ihm kann nur genüge thun, wer planmäßig sich dem ganzen System der neuen Volkswirthschaft entgegenstellt.

Endlich die Großmagazine. Sie lassen sich ebenso wenig unterdrücken wie der Großbetrieb überhaupt, ja noch weniger. Man kann, wenn die maschinenzerstörenden Excesse brotloser Arbeiter zum positiven Rechte erhoben werden sollten, die Fortschritte der neuen industriellen Technik zerstören. Aber das bequemste Gebilde des Großbetriebes im Detailhandel, die Ueberdeckung eines ganzen Landes mit dem Netze von Zweiganstalten aus einer einzigen großen Unternehmung, ist unzerstörbar, weil unkontrollirbar. Die sichtbare Organisation großer centralisirter Magazine, sollte sie unterdrückt werden wollen, würde sich unmittelbar in solche Surrogatgebilde auflösen. Indirekte Hemmnisse, wie eine progressiv gestaltete, auf Unterdrückung ausgehende Steuer, auch auf ihrem eigenen Gebiete unerhörte Gebilde, könnten mit Recht danach fragen, warum sie in dieser Singularität auftreten und warum nicht ein folgerichtiges Progressivsteuersystem zur Beseitigung alles Großbetriebes an ihre Stelle treten sollte.

§ 173. Der wahre Beruf des Kleinhandels liegt in der Richtung des Fortschrittes.

Stillschweigend wird dieser Grundsatz mit vollen Händen anerkannt, aber nicht konsequent.

Ein achtbarer Anfang aus den betheiligten Interessenkreisen ist neuerdings (Februar 1897) gemacht worden, zunächst thatsächliche Unterlagen zu gewinnen an Stelle unbewiesener Behauptungen und zielloser Agitationen. Es haben sich 25 Handelskammern, Gewerbekammern und sonstige Interessenvertretungen, darunter aber auch der „Allgemeine Verband der auf Selbsthülfe beruhenden deutschen Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften", zusammengethan, um, nach dem Vorbilde der umfangreichen Untersuchungen des „Vereins für Socialpolitik" über „die Lage des Handwerks mit besonderer Rücksicht auf seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Großindustrie" (neun Bände für Deutschland, ein Band für Oesterreich, 1895—1897) und der schwebenden ferneren

Untersuchungen desselben Vereins über den Hausirhandel, ähnliche Untersuchungen über die Lage des Kleinhandels in den verschiedenen Gegenden Deutschlands, in Großstädten, Mittelstädten und Kleinstädten, zu veranstalten, und zwar für diesen Zweck vorläufig die hauptsächlich in Betracht kommenden Zweige des Kleinhandels — den Kolonialwaaren- und Droguenhandel, den Manufaktur- und Kurzwaarenhandel, den Kleineisenhandel, den Weinhandel, den Cigarrenhandel — klarzulegen.

Der Umstand allein, daß der Verband der Genossenschaften sich an diesem Unternehmen betheiligt hat, läßt die Hoffnung nicht unbegründet erscheinen, es werde hier eine objektive, der Sache und dem Gemeinwohl dienende Arbeit vorbereitet, die in der Klarlegung der wirklichen Erscheinungen den Grund für vernünftige Reformen zu legen hat.

Für vernünftige Reformen, d. h. nicht für solche, welche den Instinkten des Widerstandes gegen die neue Volkswirthschaft entspringen und keine anderen Hülfsmittel kennen als den Zwang reaktionärer Gesetze, sondern für Reformen, welche in der Erkenntniß der eigenen Gebrechen ihren Anfang nehmen. So wenigstens scheint man es verstehen zu dürfen, wenn von der Pathologie der krankhaften Erscheinungen des Kleinhandels in dem Rundschreiben, das jene Untersuchung einleitet, gesprochen wird.

Denn das ist es, worauf es ankommt. Die krankhaften Erscheinungen des heutigen Kleinhandels müssen durch unparteiische Beobachter klargelegt werden. Es muß der Zusammenhang dieser Krankheitserscheinungen mit den konkurrirenden und prosperirenden Gebilden der neuen Zeit, Konsumvereinen, Großmagazinen, Versandgeschäften, nachgewiesen werden. Es muß die unhaltbare Position aufgegeben werden, daß von der Burg der eingenisteten Mißbräuche des seßhaften Kleinhandels aus alle jene modernen Gebilde a priori mit dem Vorwurf einer illegitimen Existenz belastet werden. Ein gerechtes Gericht hat jede Kategorie dieser Gebilde zu beurtheilen und sie am Maaßstabe ihrer Leistungen, am Maaßstabe des Gemeinwohles zu messen.

§ 174. Wenn eine Untersuchung dieser Art mit hinreichender Genauigkeit und Sachlichkeit durchgeführt wird, so hat sie den Beruf, mit einer Menge von Schäden aufzuräumen, bei denen die Gesetzgebung keineswegs die erste Stelle der Abhülfe ist.

In der eigenen Erkenntniß und der eigenen Initiative durch genossenschaftliche Verbände, durch freie Thaten der Gemein-

nützigkeit im Dienste des eigenen Standes liegen die wesentlichen Aufgaben, die für eine derartige *Reform* zu lösen sind.

Hier können nur einige wenige Fingerzeige gegeben werden.

Genossenschaftlicher Zusammenschluß kann und kann allein darauf hinwirken, daß die abschüssige Bahn der *Geschäftskostenhäufung* verlassen werde. Das ganze Reklamewesen ist eine wechselseitige Treiberei zu ruhelos wachsenden Unkosten, selbst der kleinsten Geschäftsleute, die man der Methode und der finanziellen Endlosigkeit nach mit dem Wetteifer der kriegerischen Rüstungen der europäischen Staaten vergleichen könnte. Immer größere Ausdehnung der Geschäftsanzeigen, immer größere Lettern, Seiten, immer häufiger, alltäglicher, in einer immer größeren Anzahl von Zeitungen, Wochenschriften u. s. w.

Nahe damit verwandt ist der Aufwand für die Kaufräume, Schaufenster u. dgl. Theilweise hat sich in Folge des Wetteifers auf diesem Gebiete die Vernunft der Sache geradezu auf den Kopf gestellt. Ein großer Kaufladen, eine günstige Geschäftslage, am Markt, an der Ecke der Hauptstraßen, sollte in angemessenen Grenzen der Grund sein, einen um so viel höheren Preis (Kaufpreis, Miethpreis) dafür anzulegen, als er der dadurch hervorgerufenen Steigerung des Umsatzes entspricht. In normaler Gestalt hätte dieser höhere Preis der Lage und der Größe des Kaufladens den Gegenwerth zu bilden für den beschleunigten Umsatz des Waarenlagers. Die abnorme Gestalt, wie sie in der heutigen Wirklichkeit, in Großstädten und Kleinstädten, heute verbreitet ist, dreht diese Logik um. Es werden, um der Reklame willen, kostbare Kaufläden erworben und an sie, oder vielmehr an die Konsumenten, die Zumuthung gerichtet, diesen erhöhten Preis wettzumachen. Nicht der an sich höhere Werth des Kaufladens, der aus der Größe des Umsatzes entspringt, sondern die Abwälzung der hohen Geschäftsunkosten, welche den theuren Kaufladen erst hereinbringen sollen, ist der leitende Gesichtspunkt.

Weil nun dieses verschrobene Verhältniß, unvernünftige Geschäftsunkosten in dieser oder der anderen Form, sein Ziel nicht erreicht, entsteht eine Fülle von Klagen. Ihnen ist nur dadurch abzuhelfen, daß der Grund des Uebels begriffen wird und nach gemeinsamer Vereinbarung (die freilich nicht so leicht sein wird) gehandelt.

Ein weiterer Punkt. Durch genossenschaftliches Abkommen ist auf diejenige Umgestaltung des Kleinhandels hinzuwirken, die in früheren Erörterungen bereits beleuchtet ist — Reformen in der Richtung der *Arbeitstheilung*.

Nur dadurch kann die Leistungsfähigkeit des einzelnen Kaufmanns erhöht, die Widerstandsfähigkeit gegen den Großbetrieb, die Konsum-

vereine, die Versandgeschäfte gesteigert, das lästige Gedränge der Konkurrenz eines Kleinhandels, in welchem jeder alles feilbietet, gelichtet werden. Das erforderliche Geschäftskapital des einzelnen Kaufmanns wird entlastet, die Waarenkunde koncentrirt, die Quellenkenntniß in die rechte Richtung gebracht, die Vertrauensstellung des rechtschaffenen Händlers gegenüber seiner Kundschaft vergrößert.

Die hiedurch in den Bahnen freier Selbsthülfe gewonnene Tüchtigkeit des Geschäftslebens wird dann auch um so fähiger sein, das Untüchtige abzustoßen, die geringwerthige Konkurrenz auszuschließen — wirksamer als durch hoffnungslose Versuche mit Zwangsmaaßregeln der Gesetzgebung.

Viertens endlich, womit man bereits begonnen hat, aber auch nur begonnen — genossenschaftliche Reform der Borgwirthschaft. Hier kann nur und hier wird — wenn man nur will — der mannhafte Zusammenschluß der Kaufleute den vorhandenen Gebrechen abhelfen, die eines der krankhaften Ueberbleibsel aus einer verkrüppelten Volkswirthschaft sind. Die neue Zeit muß diese Reste ausstoßen. Sie wird es thun, zum Heile der Kaufleute selber, und zum Heile ihrer Käufer, welche einen nützlichen Zwang erfahren werden, eine bessere Ordnung in ihrer Haushaltung vorzunehmen.

Was der große Handel, was namentlich England und Amerika in der Baarzahlung leisten, ist vorbildlich auch für diese bescheideneren, aber desto zahlreicheren und daher wichtigeren Verhältnisse, die in Millionen von Familien hineinreichen.

Alle die Punkte aber zu erschöpfen, in denen sich die fragliche Reform des alten Kleinhandels bewegen soll, kann hier nicht die Absicht sein. Die hervorgehobenen Gebrechen mögen genügen, um zu erkennen, worauf es bei der Reform ankommt.

§ 175. Wir wenden uns jetzt zu den Verhältnissen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer in der Gesammtheit der Handelszweige.

Wie aus der Anmerkung zum § 168 hervorgeht, zerfiel im Deutschen Reiche nach der Berufszählung vom 14. Juni 1895 die Zahl der im Handelsgewerbe thätigen Personen nahezu in zwei gleiche Hälften, die der Selbständigen und die der Nichtselbständigen. Der ersteren Gruppe gehörten 578 497 an, der zweiten Gruppe 626 637. Diese letztere zerfällt aber in zwei sehr ungleiche Theile, das kaufmännisch gebildete Personal (141 399) und die sonstigen Gehülfen und Arbeiter (485 238).

In dem kaufmännisch gebildeten Personal ist zu unterscheiden

zwischen den Gehülfen des Großhandels, die als Buchhalter, Korrespondenten, Lagerverwalter, Geschäftsreisende thätig sind — und den im Detailhandel beschäftigten, unmittelbar an die Konsumenten verkaufenden Ladendienern (oder Ladengehülfen).

Im großen Ganzen entspricht der Gegensatz dieser beiden Gruppen hinsichtlich ihrer socialen Schicht, ihrer Bildung, ihres Einkommens, ihrer Aussichten dem Gegensatze zwischen Großhandel und Detailhandel.

Die Gehülfen des Großhandels sind nicht bloß seine Gehülfen, sie bereiten sich in dieser Wirksamkeit zugleich für ihre eigene Selbständigkeit als Häupter eines eigenen Handelshauses vor. Auch die mit Vermögen nicht ausgestatteten Persönlichkeiten finden entweder in den mannigfaltigen Formen kaufmännischer Selbständigkeit im Großhandel (Kommissionäre, Agenten, Makler) die Gelegenheit zur Etablirung; theils führt sie eine entschiedene kaufmännische Begabung zu einem leitenden Posten aus der dienenden Stellung empor, sei es in dem Handelshause, dem sie so lange angehört, sei es in einem neuen Unternehmen — in beiden Fällen gegründet auf die Anerkennung und das Vertrauen, das sie sich durch ihre Persönlichkeit in den Kreisen der Berufsgenossen erworben haben.

Die Gehülfen des Detailhandels finden in analoger Weise in ihrer Gehülfenstellung die Vorbereitung für ihre Selbständigkeit, und zwar im Vergleiche zu jenen anderen mit um so größerer Leichtigkeit, als die Selbständigkeit im Detailhandel, sei es, sofern es auf den Vermögensbesitz, sei es, sofern es auf die berufsmäßigen Kenntnisse dafür ankommt, viel leichter zu erlangen ist als im Großhandel. Vielmehr ist es eben diese Leichtigkeit, mit welcher die Ueberfüllung im Kleinhandel und viele seiner Gebrechen zusammenhängen.

Indessen es bedarf einiger Einschränkungen nach beiden Seiten hin.

Einmal führt der Großhandel in der Technik seines Betriebes ein subalternes Anhängsel mit sich, welches — zumal in der größeren Gestaltung der einzelnen Unternehmungen (Banken, Versicherungsanstalten u. dgl.) — mit dem subalternen Schreibwerk der Bureaux staatlicher Behörden eine nicht bloß äußerliche Aehnlichkeit hat. Ja, es ist den letzteren in mancher Hinsicht als Beispiel zu empfehlen, um an die Stelle weitschweifigen Zopfthums Kürze und Zweckmäßigkeit zu setzen.

Auf Grund dieses Schreibwerks hat sich ein subalternes Beamtenthum entwickelt (für Buchführung, Korrespondenz, Rechnungswesen, Kassenführung u. s. w.), welches in seiner Mehrzahl den leitenden Stellungen des Großhandels ebenso fremd gegenübersteht wie das Subalternenthum der Staatsbehörden dem studirten Beamtenthum. Hier ist

also ein eigener Gehülfenstand, der durch den Grad der natürlichen Begabung und durch den Mangel von nennenswerthem Vermögensbesitz in seine Lage festgebannt ist.

Im Detailhandel kann — abgesehen von dem modernen Großbetrieb desselben — von einem solchen Gegensatze wohl kaum die Rede sein. Die vorhin bemerkte Leichtigkeit des Selbständigwerdens läßt es nicht zu einem Stande dauernder Gehülfenschaft kommen, oder die ihm Angehörenden bilden die Minderzahl in der Gesammtheit*). Jedoch wenn hier für die Dauer, für die Lebenszeit, diese Stellung die seltenere ist, so drängt sich dafür in der kürzeren Spanne des Lebens eine so viel größere Masse zusammen, welche eigenthümliche Schwierigkeiten hervorruft. Die Ueberfüllung im Gewerbe der selbständigen Kleinhändler ist erst die Folge davon, daß an Lehrlingen und Gehülfen eine Ueberfüllung entsteht aus den besonderen Eigenschaften dieses Berufes — der im Vergleiche zum Handwerk bequemeren, leichteren, dabei nach außen ansehnlicheren Beschäftigung.

Es sind gerade aus diesen Umständen heraus besondere Schwierigkeiten und Aufgaben der socialen Reform neuerdings erwachsen**).

§ 176. Unter diesen Aufgaben steht voran die übermäßige Dauer der Arbeitszeit.

---

*) Wo der Großbetrieb im Detailhandel entwickelt ist oder eine größere Rolle spielt — so in den Großstädten —, da zeigt sich dies an dem Stande der Gehülfen. In Berlin ist schon 1885 ein Viertel aller Handelsgehülfen (dabei freilich auch die des Großhandels mitgerechnet) verheiratet, in den Grands Magasins du Louvre sogar 50 Procent.

**) Georg Adler, Die Socialreform und der Kaufmannsstand. 1891. Georg Adler, Art. Handelsgehülfe, Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. IV (1892). Karl Oldenberg, Die heutige Lage der Kommis nach neuerer Literatur (Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich. 1892, 749 bis 812). Karl Oldenberg, Statistik der socialen Lage der deutschen Handlungsgehülfen (Jahrbuch für Gesetzgebung u. s. w. 1893, 1231—1250). Franz v. Rottenburg, Die Streitfrage der Abkürzung der Arbeitszeit im Handelsgewerbe (Jahrbuch für Gesetzgebung u. s. w. 1896, 989—1023).

Beachtenswerthe Bemerkungen (über Lehrlingsausbildung, Lehrlingszüchtung, insbesondere gegen die Mißbräuche mechanisch gleichmäßiger Länge der Lehrlingszeit, ohne Rücksicht auf Begabung und Leistung des Einzelnen) bei Richard Ehrenberg, Handelshochschulen. II. Denkschrift über die Handelshochschule, verfaßt im Auftrage des deutschen Verbandes für das kaufmännische Unterrichtswesen (Braunschweig 1897) S. 15 ff. (Veröffentlichungen des deutschen Verbandes für das kaufmännische Unterrichtswesen. Bd. IV).

In England bildete sich schon im Jahre 1842 eine Gesellschaft für Herbeiführung des „frühen Ladenschlusses" (Early Closing Association). Die zunächst lediglich auf Selbsthülfe gerichtete Bewegung mündete in der Erkenntniß aus, daß Staatshülfe in diesem Falle unentbehrlich war, wie es der Zweck eines 1881 gebildeten anderen Vereines (der Shop Assistants' Labour League) von Anfang war. Der Erfolg war das Gesetz von 1886, welches für Ladengehülfen unter 18 Jahren eine wöchentliche Arbeitszeit von 74 Stunden als Maximum vorschrieb.

Im Deutschen Reiche ist die sociale Lage der (Detail-)Handlungsgehülfen, und zwar ebenfalls zuvörderst von der Seite der Arbeitszeit her, zu einem der ersten Gegenstände der „Reichskommission für Arbeiterstatistik" gemacht worden, jener neuerdings geschaffenen Behörde, deren Beruf es ist, Gesetze und Verwaltungsmaßregeln in der Richtung des Arbeiterschutzes (der Arbeitszeit) durch thatsächliche Feststellungen vorzubereiten*).

Aus ihren Ermittlungen geht folgendes hervor.

Ueber ein Viertel aller Detailhandlungen beschäftigt ihre Gehülfen täglich länger als 15 Stunden, ein anderes Viertel 13—15 Stunden. Es sind gerade die kleinsten Betriebe, welche die längsten Arbeitszeiten haben (mehr als 15 Stunden ein Drittel der Betriebe mit 1 Gehülfen). Dagegen haben die großen Betriebe (mit 10 und mehr Gehülfen) weit überwiegend eine Arbeitszeit unter 12 Stunden, kein einziger eine Arbeitszeit von mehr als 15 Stunden.

Hieran schließt sich die Konkurrenz weiblicher Handlungsgehülfen. Schon 1848 haben die Berliner Handlungsgehülfen sich über diese Konkurrenz beklagt. Seitdem ist dieselbe stark gewachsen. Auf 1000 weibliche Gehülfen kamen in Berlin 1875: 8242 männliche Gehülfen, aber 1890 nur noch 5012**).

Diese weibliche Konkurrenz bedeutet freilich aus dem Standpunkte der Gesammtheit etwas anderes als aus dem Standpunkte der männlichen Gehülfen. Es ist die nach eigenem Lebensberuf ringende Thätigkeit des weiblichen Geschlechts, die sich auch auf diesem Erwerbsgebiete mehr und mehr geltend macht***). Indessen der Standpunkt der Ge-

*) Erhebung über Arbeitszeit, Kündigungsfristen und Lehrlingsverhältnisse im Handelsgewerbe. Veranstaltet im September und Oktober 1892. Bearbeitet im Kaiserlichen Statistischen Amt. Berlin 1893. Dazu „Protokolle über die Verhandlungen der Kommission für Arbeiterstatistik" (23. Juni 1892 bis 3. Juli 1893).

**) Oldenberg, Jahrbuch 1893, 1242.

***) Vgl. meine Schrift „Die deutsche Frauenbewegung, eine Betrachtung über deren Entwicklung und Ziele". Berlin 1896.

sammtheit begegnet sich mit demjenigen der konkurrirenden Gehülfen in der Wahrheit, daß die Menge der weiblichen Gehülfen die Masse der Widerstandsunfähigkeit und Schutzbedürftigkeit vergrößert, indem sie die Mängel der ökonomischen Lage und die übermäßige Arbeitszeit so viel geduldiger hinnimmt.

Drittens endlich das Unwesen der Lehrlingszüchtung. Es unterliegt keinem Zweifel nach den Ermittlungen der Reichskommission, daß die Zahl der Lehrlinge (und zwar der männlichen für sich allein) in den letzten Jahrzehnten enorm gestiegen ist, während sie früher bereits reichlich groß gewesen ist. Es giebt eine Menge von Kaufläden, die keine anderen Hülfskräfte als Lehrlinge halten und dann öfters eine größere Zahl derselben auf einmal.

Wie schwer es trotz der aufgedeckten Mißstände, bei der Aussichtslosigkeit freiwilliger Reformen, auch den gesetzgeberischen Reformen gemacht wird, in diese Schäden einzugreifen, geht daraus hervor, daß der gemäßigte Vorschlag der „Reichskommission für Arbeiterstatistik", die offenen Verkaufsstellen von 8 Uhr Abends bis 5 Uhr Morgens für den geschäftlichen Verkehr geschlossen zu halten, dabei eine Beschäftigung der Handlungsgehülfen während $13\frac{1}{2}$ Stunden täglich zuzulassen — auf verbreiteten Widerstand gestoßen ist, wie wenn es sich um extreme Maßregeln einer überspannten Socialreform handelte.

Erst ein gründlicher Wandel der Gesinnungen, welche in den Kreisen des Kleinhandels noch heute die herrschenden sind, daneben dann freilich ein entschlossener staatsmännischer Geist in der Gesetzgebung wird durch Handinhandgehen genossenschaftlicher Verbesserungen des Geschäftslebens mit staatlichen Maßnahmen die bestehenden Mißstände beseitigen können. In ihrer Beseitigung aber liegt auch die Bedingung eines erhöhten Gesammtniveaus für den Zustand des Kleinhandels.

§ 177. Wir haben jetzt von den eigenartigen Varietäten zu reden, welche in dem Stande der Handelspersonen, und zwar vorzugsweise im Großhandel, hervortreten.

Der Gegensatz von Arbeitgeber und Arbeitnehmer, auf die Personen des Handels übertragen, wiederholt eine typische Verschiedenheit der wirthschaftlichen Stellung, welche durch die gesammte Volkswirthschaft und zumal durch die heutige Volkswirthschaft hindurchgeht. Die Stellung des Unternehmers, für dessen Rechnung ein Handelsunternehmen geführt wird, auf der einen Seite — die Stellung seines Bediensteten, welcher für dieses Unternehmen gegen festen Lohn (dieses regelmäßig) oder neben

dem festen Lohn auch gegen Antheil am Gewinne, in höherer oder niederer Verrichtung (als bevollmächtigter Prokurist oder als einfacher Kommis, im Großhandel oder Kleinhandel) thätig ist: beide entsprechen den bekannten Typen, welche in den anderen und größeren Gruppen der Volkswirthschaft, in Industrie und Landwirthschaft, sich ebenfalls finden.

Dem Handel eigenthümlich sind Zwischenbildungen zwischen diesen beiden Typen. Es sind die Kommissionäre, die Agenten und die Makler (brokers, courtiers). Zwischen ihnen selber wiederum giebt es Vermittlungen, welche Eigenschaften der einen mit den Eigenschaften der anderen vermischen.

Vor allem der Kommissionär (das Kommissionsgeschäft). Sein Wesen beruht darin, daß er in fremdem Auftrage kauft oder verkauft gegen feste Entschädigung (Provision) für jeden einzelnen Geschäftsabschluß (regelmäßig ein Procentsatz vom Betrage), dabei aber dem Dritten gegenüber in eigenem Namen kontrahirt*).

Der nächstliegende Anlaß für die Handelsthätigkeit eines Kommissionärs ist zu finden in der Verschiedenheit der Berufsart, welche einen Käufer oder Verkäufer nöthigt, sich einer kaufmännischen Zwischenhand zu bedienen, die in ihrem eigenen Namen auf den Markt tritt. Der Rentner, welcher Kapitalsanlagen in Werthpapieren machen will, wendet sich an ein Kommissionshaus, welches gegen feste Provision ($1/4$ Procent u. dgl.) für Rechnung des Auftraggebers (des Kommittenten) diejenigen Werthpapiere und in der Grenze derjenigen Bedingungen kauft, welche ihm der Kommittent vorschreibt.

Im kleinen Maaßstabe und in altherkömmlichen Formen geschieht principiell das Gleiche in dem Verkehr von Stadt und Land, wenn zum Wochenmarkte aus jedem Dorfe bestimmte Boten (Botenfrauen) regelmäßig zur benachbarten Stadt gehen, um hier die verschiedenen ländlichen Erzeugnisse ihrer Nachbarn zu verkaufen gegen einen feststehenden Provisionssatz als Entgelt ihrer Mühe, oft zugleich, um in

*) J. G. Büsch (Theoretisch-praktische Darstellung der Handlung in deren mannigfaltigen Geschäften. 1799. 1. Theil S. 238) sagt davon: „Jeder im Handel gegebene Auftrag oder Kommission setzt voraus, daß ein Mann, wer er auch sei und wo er auch lebe, für seine eigene Rechnung eine Handelsunternehmung vornehme und in diesem seinem eigenen Handel die Dienste eines anderen benutze, der das für ihn thut, was vormals der Kaufmann selbst that oder durch seine in beständigem Solde stehenden Bedienstete thun ließ. In den reinen Kommissionsgeschäften bezahlt auch der Kommittent seinem Kommissionär seinen Dienst bei jedem Ausfall des Geschäftes, es sei gewinnvoll für ihn oder nicht, wie er ihn seinen Bedienten bezahlte."

der Stadt wiederum Einkäufe für die Nachbarn zu machen gegen ähnliche Provision.

In dieses letztere Beispiel ragt bereits das zweite Motiv herein — die Ortsverschiedenheit — neben der berufsmäßigen Arbeitstheilung, welche die Leute des Dorfes bei ihrer ländlichen Arbeit läßt, während der Bote den Tag in der Stadt zubringt.

Die Ortsverschiedenheit ist es namentlich im Geschäftsleben des Großhandels, welche ein verbreiteter Grund des Kommissionsgeschäftes ist. Dieses ersetzt am fremden Handelsplatze dem Kaufmanne seine eigene Gegenwart; er wird durch ein Netz erprobter Beziehungen zu auswärtigen Kommissionshäusern an allen Handelsplätzen, an die seine Operationen hinreichen, so zu sagen allgegenwärtig für seine Zwecke. Ein guter Kommissionär handelt für den Kommittenten so, wie dieser selber für sich handeln würde, wenn er selber am Platze thätig wäre*).

Also eine Aufgabe für Entwicklung entsprechender moralischer Faktoren in diesem Berufe.

Wo der Umfang auswärtiger Geschäfte eines Handelshauses am fremden Platze groß wird, entsteht Anlaß zur Einrichtung eigener Zweigniederlassungen (Filialen). Die Zweigniederlassung ist die Vollendung des Verhältnisses zwischen Kommissionär und Kommittent. Die Ausdehnung der Geschäfte, das Emporsteigen eines Handelsplatzes (Börsenplatzes), der wachsende internationale Charakter veranlaßt allmälig ein großes Haus, sich durch Zweigniederlassungen zu ergänzen. Eine solche

*) Aus diesem Gesichtspunkte befürwortet J. G. Büsch (Darstellung der Handlung. 1. Theil S. 241 ff.) lebhaft den Kommissionshandel. So sagt er von den „Einkaufskommissionen": sie werden ein wichtiges Geschäft in vielen großen Manufakturstädten, wenn nicht die Manufakturisten selbst aus einer übel verstandenen Gewinnsucht die Käufer allenthalben aufsuchen, wo sie dieselben glauben auffinden zu können. Uebel verstanden — denn 1. die dazu nothwendigen Reisen bestehen nicht gut mit dem Betriebe eines Manufakturisten; 2. der unsichere Kredit, zu welchem er sich bequemen muß, und die oft auch von guten Schuldnern lange verzögerte Bezahlung hält ihn in seinem Gewerbe zurück, welches gleichförmig fortgehende Auslagen und Auslohnung erfordert. Es ist ihm deswegen sehr zuträglich, wenn er zwischen sich und dem Abnehmer seiner Kunstprodukte einen Mittelmann an seinem Mitbürger hat, der ihn in gesetzter Zeit bezahlt, auch wenn ihm die Remesse von seinen Kommittenten noch fehlt. Auch dieser ist besser daran, wenn er seine Aufträge einem Manne giebt, der neben mehreren Manufakturisten einer Art wohnt, in ihren Werkstätten die Waare aufsucht und den Versuch, welchen mancher unter ihnen wagen möchte, den Ausländer mit schlechter Waare zu hintergehen, gleich zur Stelle niederschlägt. . . . So bestehen in den britischen Manufakturplätzen eine große Menge Kaufleute durch bloße Kommissionen. So auch in vielen deutschen Plätzen, z. B. Elberfeld und Remscheid. In Hamburg sind die Kommissionen auf gemachten Zucker ein sehr wichtiges Geschäft.

Tendenz ist heutzutage namentlich in dem großen Bankgeschäft wahrnehmbar, wo zum Theil gleich in den Anfängen Zweiganstalten in London, New York errichtet werden, während das Haupthaus in Frankfurt, Paris, Berlin oder Wien ist.

Drittens ist es der Kapitalbesitz, welcher Hülfe leistet, wo die eigenen Kräfte eines Handelshauses nicht genügen*). Aus dem Diener steigt durch dieses Motiv der Kommissionär zum Herrn empor. Dies gilt namentlich vom internationalen Verkehr zwischen kapitalarmen und kapitalreicheren Ländern. Auf die Lieferungen von Korn und Holz leistet seit Jahrhunderten der Danziger Kommissionär dem polnischen Händler Vorschüsse, lange bevor die Zufuhr verkauft, ja lange bevor sie in Danzig angelangt ist. Vollends haben sich solche Geschäftsbeziehungen zwischen den Ländern des Kontinents und England entwickelt, wo dann etwa auf das Konnossement (den Frachtbrief des Schiffskapitäns) hin ein erheblicher Theil des Werthes vorschußweise von dem Kommissionär an den Kommittenten gezahlt wird, um nach geschehenem Verkauf abgerechnet zu werden. Der Kommissionär tritt auf diese Weise zugleich in die Rolle des Bankiers. Ein Verhältniß allerdings, welches mit wachsender Arbeitstheilung sich auflöst und der Ausscheidung des Bankkredits von dem eigentlichen Kommissionsgeschäft Platz macht.

Die Provision entspricht der Ausdehnung dieser Leistungen des Kommissionärs. Wo er genöthigt wird, die ihm zum Verkauf gesandte Waare auf Kredit zu verkaufen, berechnet er sich für das Einstehen wohl einen besonderen Entgelt der übernommenen Verlustgefahr (del credere).

Ueberhaupt bezeichnet man das Verhältniß der zum Verkauf an einen Kommissionär nach auswärtigem Platze gesandten Waare (Ladung) als „Konsignation".

§ 178. Die Stellung des Agenten unterscheidet sich von derjenigen des Kommissionärs einmal dadurch, daß dieser letztere — so-

*) Der Anlaß zu den meisten und wichtigsten Verkaufskommissionen, sagt Büsch (Darstellung der Handlung. 1. Theil S. 245), ist dieser, daß der Eigenthümer solcher Waaren nicht Zeit hat, die Verschreibung von außen her bei sich zu erwarten, sondern so bald als möglich wenigstens einen Theil seines Geldes einzuziehen sucht. Wer also deren Verkaufskommissionen haben will, muß sich gefallen lassen, daß sie sogleich nach Absendung der Waare, oder wenn sie im Schiffe verladen wird, mit Einsendung des Konnossements auf zwei Drittel des Werthes trassiren. Die Folge davon ist, daß eine Handlung nicht ohne große Geldeskräfte solche Verkaufskommissionen annehmen kann.

lange er sich nicht in eine Filiale des Kommittenten verwandelt hat — vielen Herren dient, der Agent dagegen nur einem oder wenigen Herren*). Ferner dadurch, daß er nicht in eigenem Namen (auf eigene Rechnung) kontrahirt, sondern lediglich als ein Vermittler fremder Geschäfte, die zwischen zwei verschiedenen Handelsplätzen abgeschlossen werden.

Was der Agent mit dem Kommissionär gemein hat, ist die mindestens häufig vorkommende Wirksamkeit desselben für auswärtige Geschäftshäuser. Auch sie erhalten, wie die Kommissionäre, ihre feste Provision, die gelegentlich durch Uebernahme des del credere sich steigert, nur daß ihre — zum Unterschiede von den Kommissionären regelmäßig schmalere wirthschaftliche Position sie so viel weniger dazu befähigt, eine wirksame Bürgschaft zu übernehmen.

Ihr Beruf innerhalb der Handelsthätigkeiten ist, für Rechnung ihrer Häuser Angebote zu machen, Kundschaft aufzusuchen, oder andererseits, wo das Angebot noch nicht kaufmännisch organisirt ist, so etwa in der landwirthschaftlichen Produktion, für Einkäufe (Wolle, Korn u. s. w.) an Ort und Stelle thätig zu sein.

Die Unabhängigkeit des Kommissionärs gegenüber dem Kommittenten verbindet mit der bloßen Vermittlerthätigkeit zwischen Käufern und Verkäufern der Makler**).

---

*) In diesem Sinne definirt auch das deutsche Handelsgesetzbuch in seiner neuen Fassung (1897), in welchem (1. Buch, 7. Abschnitt) von den „Handlungsagenten" (§ 84) gesagt wird: „Wer, ohne als Handlungsgehülfe angestellt zu sein, ständig damit betraut ist, für das Handelsgewerbe eines Anderen Geschäfte zu vermitteln oder im Namen des Anderen abzuschließen (Handlungsagent), hat bei seinen Verrichtungen das Interesse des Geschäftsherrn mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns wahrzunehmen. Er ist verpflichtet, dem Geschäftsherrn die erforderlichen Nachrichten zu geben, namentlich ihm von jedem Geschäftsabschluß unverzüglich Anzeige zu machen."

Es deutet darauf, daß die Kategorie der Handelsagenten erst im Laufe der letzten Jahrzehnte stärker im deutschen Handel sich entwickelt hat, wenn wir bemerken, daß ihr im deutschen Handelsgesetzbuch in seiner ursprünglichen Fassung (1861) noch keine besondere Behandlung zu Theil geworden ist.

**) Vgl. Laband, Die Lehre von den Maklern, mit besonderer Berücksichtigung des Entwurfes zum deutschen Handelsgesetzbuch. Zeitschrift für deutsches Recht von Beseler, Reyscher und Stobbe. Bd. XX S. 1 ff. Grünhut, Das Börsen- und Maklerrecht und seine Neugestaltung in Oesterreich. Zeitschrift für das private und öffentliche Recht der Gegenwart. Bd. II S. 585—598. Emil Struck, Die Effektenbörse, eine Vergleichung deutscher und englischer Zustände. Nebst einem Anhange über die Entwicklung des Instituts der beeidigten Handelsmakler in Deutschland während des 19. Jahrhunderts (Schmoller, Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen. Bd. III. 1881) S. 186—224. Ernst Levy v. Halle, Der freie Handelsmakler in Hamburg und seine Stellung (Jahrbuch 1892 S. 1109—1136). Ernst Levy v. Halle,

Er ist dazu da, im Dienste von Jedermann, der ihm — in den Grenzen seines Geschäftszweiges, seiner Waaren, seiner Werthpapiergattung, Wechsel u. s. w. — einen Auftrag ertheilt für Kauf oder Verkauf, den Gegenpart zu suchen.

Die Waarenkenntniß, die Ortskenntniß, der Erfahrungskreis, welcher sich als die Folge jahrelanger und beständiger Vermittlerthätigkeit ergiebt, der Ueberblick über Käufer und Verkäufer, die am Markte zu finden sind, über Bedarf und Angebot — alles das sind Eigenschaften, welche einen Stand der Makler als eigenartige Handelspersonen bei einer gewissen Stufe der wirthschaftlichen Kultur und des Handels allgemein gemacht haben.

In Zeiten und unter Verhältnissen, da der Kaufmann um des Handelsbetriebes willen selber die fremden Orte aufsucht, ist der Makler ihm Führer und Gastfreund zugleich, um ihm mit seiner örtlichen Erfahrung neben der Geschäftserfahrung zur Seite zu stehen. Aus dem πρόξενος, dem öffentlichen Gastfreund, der das Organ für den Verkehr zweier Staaten mit einander ist, wird im späteren Griechenland der προξενητής, schlechthin ein Vermittler und zumal ein Handelsmakler. Diesem letzteren Sprachgebrauch entspricht der ins römische Leben entlehnte proxeneta*).

Wo ein solches Bedürfniß von ortsfremden Geschäftsleuten fortbesteht, spielt auch der Makler heute noch eine ähnliche Rolle. So etwa der Schiffsmakler (Schiffsabrechner) in seinem Verhältniß zu dem ortsfremden Schiffskapitän.

§ 179. Seit dem späteren Mittelalter haben die Makler eine feste gesetzliche Stellung erhalten, die ihrer Bedeutung für den Handelsverkehr Ausdruck giebt.

Sie werden von der städtischen Obrigkeit erwählt, sie werden von ihr in Eid und Pflicht genommen. Sie haben das ausschließliche Recht der Geschäftsvermittlung; ihr eidliches Zeugniß über das Bestehen und die Bedingungen eines von ihnen zu Stande gebrachten Vertrages hat vor dem Gerichte besondere Beweiskraft. Dafür ist ihnen andererseits

---

Der freie Handelsmakler in Bremen (Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich. 1893 S. 427—450). Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Art. Maklerwesen (von Eschenbach). 1892. J. G. Büsch, Darstellung der Handlung. 2. Theil S. 126—144. Ferner die amtlichen Materialien der Reichskommission für die Börsenenquête 1892—1893, worauf näher an anderer Stelle einzugehen sein wird.

*) Sen. Ep. 119. Mart. 10, 3, 4.

jeder eigene Handelsbetrieb verboten — denn sie sollen die unparteiischen, uninteressirten Zwischenpersonen für die Geschäfte Anderer sein und in dieser Amtsstellung nicht durch eigene Handelsgeschäfte wankend gemacht werden. In Hamburg war noch am Ende des 18. Jahrhunderts den Maklern untersagt, in der Bank ein Folium zu haben, so sehr ihnen dieses selbst für ihre amtlichen Geschäfte förderlich gewesen wäre.

Die Zuverlässigkeit eines Unterhändlers in Handlungsgeschäften fällt weg, sagt Büsch, wenn sein eigenes Interesse in dieselben mit einwirken und ihm eingeben darf, den Preis einer Waare, mit welcher er selbst handelt, höher oder niedriger zu treiben, wenn er selbst sie zu kaufen vorhat. Aber Büsch ist es auch bereits, welcher hinzufügt: „Es ist leicht einzusehen, wie ein Makler diesem Gesetze ausweichen könne, wenn er einen Sohn, Anverwandten oder Freund hat, in dessen Namen er kauft und verkauft ... Zwar setzt eine jede Maklerordnung solchen Umschlägen Verbote entgegen und sucht den Makler auf die Grenzen seines eigentlichen Geschäftes einzuschränken. Aber es ist damit wie mit vielen anderen Dingen bewandt."

Durch diesen Verlauf dreht sich diejenige Stellung des Maklers in ihr Gegentheil um, welche wahrscheinlich am Anfange der Entwicklung des Maklerwesens im mittelalterlichen Rechte stand. Die Kaufmannschaft hatte ursprünglich Urkundspersonen bestellt zur Sicherung der Klagbarkeit der Handelsgeschäfte. Diese Urkundspersonen entwickelten sich zu vorzugsweise vertrauenswürdigen Geschäftsvermittlern, die allmälig das faktische, dann das rechtliche Monopol der Geschäftsvermittlung erwarben. Indem sie von dieser Etappe mehr und mehr selber in die Theilnahme an den Geschäftsabschlüssen hinabstiegen, entfernten sie sich von der ursprünglichen Eigenschaft unbetheiligter notarieller Persönlichkeiten, die einst überhaupt mit den Geschäften nichts anderes zu thun hatten, als zuverlässige Zeugnisse darüber abzustatten.

Die letzten Schritte auf diesem Wege waren, daß neben das Institut der vereideten Makler sich die Pfuschmakler drängten und daß diese eine solche Bedeutung eroberten, daß dagegen die vereideten Makler so sehr das Uebergewicht der Belästigung durch ihre amtlichen Verpflichtungen empfanden, um freiwillig auf ihr privilegium odiosum zu verzichten.

§ 180. Entscheidend für die rechtliche Stellung der Makler in Deutschland wurde das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch (1861).

Bei seiner Vorberathung standen sich zwei Ansichten gegenüber.

Die eine, vornehmlich von den Vertretern der freien Städte geltend gemachte, wollte größere Bewegungsfreiheit für den Vermittler, als die herkömmliche Einschränkung des beeidigten Maklers gestattete. Die andere Ansicht wollte an den alten Beschränkungen (Verbot des Eigenhandels, Verbot der Uebernahme von Bürgschaften) festhalten, weil sie die nothwendige Folge aus der notariellen Funktion des Handelsmaklers seien.

Das Ergebniß war ein Kompromiß zwischen beiden Ansichten.

Das Allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch (1. Buch 7. Titel) hält fest daran, daß „die Handelsmakler (Sensale) amtlich bestellte Vermittler für Handelsgeschäfte sind". Sie leisten vor Antritt ihres Amtes einen Eid, daß sie die ihnen obliegenden Pflichten getreu erfüllen wollen. Sie dürfen für eigene Rechnung keine Handelsgeschäfte machen, auch nicht als Kommissionäre, sie dürfen nicht Bürgschaft leisten, sie dürfen sich zur Abschließung der Geschäfte nicht eines Gehülfen bedienen u. s. w. Sie müssen ein Tagebuch führen, in welches alle abgeschlossenen Geschäfte täglich einzutragen sind, mit Namen der Kontrahenten, Bedingungen des Geschäfts u. s. w. Dasselbe steht unter Kontrolle der vorgesetzten Behörde; es dient vor Gericht als Beweismittel.

Indessen bleibt es nur den Landesgesetzen vorbehalten, den Handelsmaklern das ausschließliche Recht zur Vermittlung von Handelsgeschäften beizulegen. Auch kann in den Landesgesetzen oder in örtlichen Verordnungen der Kreis der Amtsverrichtungen und Befugnisse oder der Umfang der Pflichten erweitert oder eingeschränkt werden.

Hiemit war also das alte Institut zwar aufrecht erhalten. Jedoch dem freien Gewerbe der so lange gesetzlich verfolgten Pfuschmakler war der Stempel des Gesetzes aufgedrückt.

Ein weiterer Schritt wurde in Bremen und Hamburg gethan. In Bremen hob man 1867 das bisherige Makleramt auf, schuf aber noch im selben Jahre eine neue Gattung von beeideten Maklern zur Abhaltung öffentlicher Verkäufe, zur Erstattung von Gutachten über Beschaffenheit und Werth von Waaren, endlich zur Feststellung der Marktpreise. Man gab diesen Maklern aber dieselbe Freiheit für ihre Vermittlerthätigkeit, wie sie die unbeeidigten Makler besitzen.

In Hamburg wurde das alte Institut durch Gesetz vom 20. December 1871 aufgehoben, indem man die beeideten Makler ihres Eides entband und ihnen alle Befugnisse der beeideten Makler gewährte. Nur für Auktionen und Begutachtungen sollten ferner beeidigte Sachverständige ernannt werden.

Endlich ist in der neuesten Umgestaltung des deutschen Handelsgesetzbuches (1897) von einem beeidigten Makler und den eigenthümlichen

Rechten und Pflichten desselben überhaupt nicht mehr die Rede. Es werden die Rechte und Pflichten des Handelsmaklers als solchen in einer Linie mit der Rechtsstellung der anderen Handelspersonen geordnet. Von den Pflichten ist im Wesentlichen nur übrig geblieben die Vorschrift, unverzüglich nach dem Abschlusse des Geschäfts jeder Partei eine Schlußnote zuzustellen (vorbehaltlich andersartigen Ortsgebrauches), und die andere Vorschrift, ein Tagebuch zu führen, in welches alle abgeschlossenen Geschäfte täglich einzutragen sind, damit dieses für die Parteien und für die Rechtspflege als Beweismittel dienen kann (§§ 94, 100—103).

Die wichtigste und verfeinertste Funktion übt das Maklerthum in den modernen Börsen. Wir werden auf die besonderen Erscheinungen dieses Gebietes an seinem Orte später eingehen.

III. Die Waaren.

§ 181. **Waare** ist gleichbedeutend mit **Kaufmannsgut** oder **Handelsgut**. Sie ist dasjenige Gut, welches — als Gegenstand des Handels — gekauft wird, um verkauft zu werden.

Während in den romanischen und verwandten Sprachen der dafür übliche Ausdruck diesen Sinn von früher her in deutlicher Umgrenzung wiedergiebt (mercanzia, marchandise, englisch: merchandize) — hat sich im Deutschen erst im Laufe der letzten Jahrhunderte aus recht dunklen Ursprüngen und inmitten eines bis zur Stunde buntscheckigen Sprachgebrauches dieser technische Sinn des Wortes „Waare" in Leben und Wissenschaft festgestellt.

Der Ursprung des Wortes „Waare" deutet auf eine Gemeinschaft mit Währung und Werth*). Die heutige Volkssprache braucht das Wort immer noch in weiterem Sinne. So redet das Schweizer Volk, auch unabhängig vom Handel, von „Waare" und meint damit mancherlei Güter, Sachen, Besitzgegenstände. Im Berner Oberlande heißt vorzugsweise das Vieh „Waare". Bis ins 18. Jahrhundert nennt man das, was uns heute, im Sinne des Kaufmanns, „Waare" ist, „Kaufmannswaare"

*) Daruber zu vergleichen J. Andreas Schmeller, Bayerisches Wörterbuch, bearbeitet von G. Karl Frommann (1877) II, 968. Dazu Jakob Grimm, Deutsche Rechtsalterthumer (2. Ausgabe 1854) S. 506, 603.

oder „Kaufmannsgut“*). Büsch redet von „Waaren“ schlechthin, und so bereits Hübner's „Waarenlexikon“ 1722.

§ 182. Eine Anordnung der Waaren durch eine systematische Unterscheidung wäre zunächst möglich, indem man ihrer natürlichen Beschaffenheit nachgeht und sie auf dem Boden naturwissenschaftlicher, technologischer, geographischer Gesichtspunkte klassificirt.

Eine solche Aufgabe ist indessen eine so weitschichtige und führt aus dem Gebiete volkswirthschaftlicher Erörterungen in so entlegene Grenzgebiete hinaus, daß sie sich der Kompetenz unseres Faches entzieht und vielmehr der besonderen Bearbeitung durch naturwissenschaftlich-technologische Kräfte im Sinne einer wissenschaftlichen Waarenkunde überwiesen werden muß.

Im privatwirthschaftlichen Sinne oder auch in der Richtung wissenschaftlicher Ausbildung des Kaufmanns wird eine solche Waarenkunde immer nur durch einen bescheidenen Theil derselben, nämlich denjenigen, mit welchem der einzelne Kaufmann sich praktisch beschäftigt, erheblich werden. Im Sinne der Volkswirthschaftslehre und der volkswirthschaftlichen Lehre vom Handel wird sie eine wichtige Hülfswissenschaft bilden — etwa im Sinne dessen, was (nach der Weise seines Zeitalters) Johann Beckmann in den „Beiträgen zur Geschichte der Erfindungen“ (1783 ff.) geleistet hat, und was für unsere Zeit durch Geschichte und Technologie des Zuckers, des Bieres, des Branntweins, der Baumwolle, des Tabaks, der Kohle versucht worden ist.

Für unseren gegenwärtigen Zweck ist hiemit um so weniger anzufangen, als solche Vorarbeiten zur Zeit noch fehlen oder doch nicht in ausreichender Vollständigkeit gemacht sind.

Welche Bedeutung aber eine derartige technologische Ansicht der Waaren für die volkswirthschaftliche Lehre vom Handel hat, mag aus dem Beispiel der Umwälzungen entnommen werden, die sich in der Produktion des Zuckers**) in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vollzogen haben.

Der ganze Welthandel ist dadurch beeinflußt, umgestaltet, zu einem

*) Vgl. diese Worte im deutschen Wörterbuch von Jakob Grimm und Wilhelm Grimm. Bd. V, bearbeitet von Dr. Rudolf Hildebrand (1873).

**) Edmund O. v. Lippmann, Geschichte des Zuckers, seiner Darstellung und Verwendung, seit den ältesten Zeiten bis zum Beginn der Rübenzuckerfabrikation. Leipzig 1890. Hermann Paasche, Zuckerindustrie und Zuckerhandel der Welt. Jena 1891.

ansehnlichen Theile umgedreht worden. Europa producirt einen Welthandelsartikel, den es so lange ausschließlich von den tropischen Ländern empfangen hat. Es ist der kaum jemals zuvor in der Handelsgeschichte erlebte Fall eingetreten, daß eine vornehmliche Waare des Weltmarktes, die eine specifische Kolonialwaare gewesen, von der Landwirthschaft der gemäßigten Zone erobert worden ist mit dem Erfolge, die identische Qualität, nur viel wohlfeiler und massenhafter, zu produciren. Im Einzelnen für die internationalen Beziehungen der europäischen Völker mit dem merkwürdigen Resultat, daß dieselbe Waare, welche England vor 100 Jahren, vor 50 Jahren noch den Ländern des Festlandes zuführte, jetzt von eben diesen Ländern als ein hauptsächlicher Artikel der Ausfuhr nach England gebracht wird.

Auf dem englischen Weltmarkte hat sich demzufolge das Verhältniß der Zuckereinfuhr im Laufe dieses Jahrhunderts also umgestaltet:

In den Jahren 1801—1810 betrug der Antheil des Zuckers an dem Gesammtimport aus den westindischen Kolonien Englands 91,1 Procent, dagegen in den Jahren 1893—1895 nur 5,3 Procent*).

Die ganze Zuckereinfuhr in England betrug im Jahre 1895 31,15 Millionen Centner, davon aus europäischen Ländern 23,15 Millionen Centner (aus Deutschland allein 16,2 Millionen).

§ 183. Diejenige Anordnung der Waaren, welche sie nach den Abschnitten der technischen Processe unterscheidet, durch die sie hindurchgegangen sind, bevor sie den Charakter einer Waare annehmen, ist darum von großer Tragweite, weil mit ihr die wirthschaftshistorischen und handelspolitischen Gegensätze verknüpft sind, die durch die ganze Geschichte der Nationen und durch die lebendigen Handelsbeziehungen der heutigen Völker hindurchgehen.

Wie jene technischen Abschnitte der Güterproduktion die wirthschaftende Gesellschaft scheiden in die Gruppen der Landwirthe und Gewerbetreibenden, so scheiden sie die einzelnen Volkswirthschaften in diejenigen, welche Gaben der Natur, deren sie einen Ueberfluß abzugeben haben, ausführen und dafür Erzeugnisse des Gewerbfleißes eintauschen, und solche, welche durch die ältere Kultur, die höhere Entwicklung der Technik, des Kapitalreichthums, des Unternehmungsgeistes im Stande sind, eben diese gewerblichen Erzeugnisse nicht bloß für den eigenen Bedarf, sondern

*) James Samuelson. The civilisation of our day (London 1896). Darin Rich. Bannister, The food of the people p. 49.

auch für fremde Nationen herzustellen, um dafür jenen Ueberfluß der Naturgaben einzutauschen, den sie selber dank ihrer dichteren Bevölkerung verloren haben.

Je nachdem also die Waaren, die ein Land in den Welthandel bringt, dem Stadium der Rohstofferzeugung oder dem Stadium der Rohstoffveredelung angehören, deuten sie auf eine niedere oder höhere Stufe der Kultur ihres Ursprungslandes — wenn man in dem Worte „Kultur" alles dasjenige zusammenfassen will, was in der Bahn der wirthschaftlichen Entwicklung ein Volk von den natürlichen Grundlagen entfernt.

Freilich setzt dieser Gegensatz voraus, daß die Länder dieser verschiedenen Kulturstufe sich als völkerrechtlich getrennte gegenüber stehen, daß sie verschiedene Volkswirthschaften bilden, deren jede von einer souveränen Staatsgewalt umschlossen ist — so daß der Austausch der Waaren, welcher aus jenem Gegensatze der Kultur folgt, als ein internationaler in der Handelspolitik der beiden Staaten zum Ausdruck gelangt.

Nun giebt es aber, und zwar gerade neuerdings, große Volkswirthschaften, welche in sich selber den Gegensatz verschiedener Kulturstufen umfassen. Sie umspannen einestheils ein so weites Territorium, daß in demselben Raum genug ist für diesen Abstand. Sie sind anderentheils auf ihren jungfräulichen Boden als so reiche Erben der Kultur anderer Völker (eines Muttervolkes) getreten, daß dieselbe hohe Technik, welche ihnen in verhältnißmäßig kurzer Zeit den Stempel eines Volkes älterer Kultur aufprägt, auch die reichen Bodenschätze aufschließt, über die sie — dank ihrem ausgedehnten Länderbesitze — verfügen.

Eine solche Volkswirthschaft ist diejenige der Vereinigten Staaten von Amerika.

Noch erscheint dieselbe im auswärtigen Handelsverkehr als ein Land junger Kultur in der Masse der Rohstoffe, die sie den Volkswirthschaften des alten Europa aus ihrem Ueberflusse abgiebt. Aber der Zeitpunkt ist muthmaaßlich nicht ferngerückt, da der Sättigungspunkt eintritt und im internationalen Handel jener Kontrast verschwindet.

§ 184. Eine besondere Stellung im Handel der Welt nehmen jene Waaren ein, welche durch die Natur einem Lande oder einigen Ländern vor allen anderen Ländern vorausgegeben sind. Nicht nothwendig auf die Dauer — denn die Bedarfsrichtung verändert sich im Laufe der Zeiten; auch die Produktionsverhältnisse, die Aufdeckung neuer Fundstätten in Konkurrenz mit den alten, die Fortschritte der produktiven

Technik verschieben das zeitweilig Gegebene. Selbst die klimatischen Bedingungen sind nicht Bürgschaft für den ewigen Besitz solches Vorranges für die Hervorbringung einer Waare, die etwa an die Tropen, an einzelne Stätten derselben gebannt scheint.

Alle diese Einschränkungen lassen sich angesichts des historisch Erlebten im Gebiete der Edelmetallproduktion wie der Kolonialwaaren machen — und dennoch nimmt fortdauernd und gerade in der heutigen Welt des großen Handels, die Produktion von Gold und Silber eine eigenartige Stellung in jenen Volkswirthschaften ein, welche durch dieselbe hervorragen.

Hier ist ein Element, welches durch den Gegensatz der Kulturstufen hindurch sich seine eigenen Bahnen im Handel bricht, je nach den besonderen Umständen, welche zeitweilig den Vorrang der einzelnen Länder im Besitze dieser Waaren veranlassen.

Die Goldproduktion im Jahre 1895 vertheilt sich in folgender Weise:

Vereinigte Staaten	197	Millionen	Mark
Australien	180	„	„
Transvaal	187	„	„
Rußland	115	„	„
Britisch-Indien	20	„	„
Die übrigen Länder (außer China) .	101	„	„
	800	Millionen	Mark*).

Der größte Theil alles dieses jährlich gewonnenen Goldes geht zunächst nach England und wird von dort aus auf die übrigen Länder, theilweise wieder auf die Produktionsländer selber, vertheilt. Im Jahre 1895 importirte England Gold im Werthe von 720 Millionen Mark, von dem es wieder 425 Millionen Mark ausführte.

Wie sehr die Veränderungen in der Auffindung neuer Produktionsstätten auf die Herstellung des Goldes einwirken, geht daraus hervor, daß Afrika (die südafrikanische Republik) erst 1885 anfing, in die Reihe der goldproducirenden Länder zu treten (1885 1,4 Millionen Mark), in dem einen Jahrzehnt aber in die vorderste Reihe derselben getreten ist; daß die australischen Kolonien, daß Kalifornien erst seit der Mitte des 19. Jahrhunderts eine ähnliche plötzliche Ergiebigkeit entfaltet haben.

Die Silberproduktion der Erde hat sich in dem Jahrzehnt

*) W. Lexis, Die Edelmetallgewinnung und -verwendung in den letzten 10 Jahren. Conrad's Jahrbücher. 1896. Bd. LXVI. 507—557.

1885—1894 nahezu verdoppelt (von 2842000 kg auf 5183000 kg). In Australien stieg sie in den 5 Jahren 1889—1894 von 483281 Unzen auf 1115318 Unzen. In den Vereinigten Staaten 1885—1892 von 1242000 kg auf 1976000 kg, um seitdem, unter dem Einflusse des starken Preisrückgangs selber zurückzugehen (1894 auf 1540000 kg). In Südamerika und Mittelamerika stieg sie 1886—1894 von 241000 kg auf 684000 kg.

Auch für Silber ist England immer noch der Centralmarkt, wenn gleich eine beträchtliche Quantität direkt von San Francisco nach Ostasien fließt. Im Jahre 1895 betrug die Silbereinfuhr Englands 10669700 £, dagegen die Ausfuhr fast ebenso viel, nämlich 10367400 £. Diese geht hauptsächlich nach Ostasien.

§ 185. Die erheblichste Eigenschaft, durch welche sich eine Waare vor den anderen Waaren heraushebt, wird diejenige sein, welche eine Waare zur Waare macht. Oder mit anderen Worten: der Grad, in welchem diese Eigenschaft bei einzelnen Waaren hervortritt, hebt sie aus der Gesammtmenge der übrigen Waaren heraus.

Fangen wir vom entgegengesetzten Ende an, um dieses zu verdeutlichen.

Je enger der Spielraum ist, welcher zwischen Produktion und Konsumtion des Gutes liegt, desto weniger Gelegenheit ist für den Handel, sich zu bethätigen. Am wenigsten ist von solcher Gelegenheit vorhanden unter Umständen, da das Gut innerhalb derselben Haushaltung verbraucht wird, in welcher es hergestellt ist. Die ganze hauswirthschaftliche Produktionsweise, sei es nun als herrschender Typus der Volkswirthschaft auf früheren Stufen ihrer Entwicklung, sei es in den Ueberbleibseln, welche selbst die hochentwickelte Volkswirthschaft, wie die gegenwärtige, noch mit sich führt — die hauswirthschaftliche Produktionsweise schließt den Handel aus.

Die verkehrsmäßige Produktionsweise (Geldwirthschaft) hat immer noch, obwohl sie auf den Austausch der Erzeugnisse der einzelnen Haushaltungen im System der Arbeitstheilung gerichtet ist, eine Menge von Beziehungen zwischen Producenten und Konsumenten, welche des Handels nicht bedürfen. Das gilt zumal von den primitiveren Stufen der verkehrsmäßigen Produktionsweise, weil sie an enge Räume, einen lokalen Verkehr zwischen Stadt und Land, innerhalb derselben Stadt, für die Mehrzahl ihrer Verkehrsobjekte gebunden ist. Die Verkehrsmittel sind auf dieser Stufe der Volkswirthschaft so unvollkommen und so kostbar,

daß nur für eine kleine Minderzahl von Gütern die Kosten des Transportes angewendet werden können. Die Einheiten der Volkswirthschaft oder der Vorstufen der Volkswirthschaft, die Stadt, das Territorium, sind so klein, gehen bewußtermaaßen auf Abschließung ihrer Einheit gegen andere Einheiten, daß neben den technischen Bedingungen auch die politischen Institutionen auf die Zusammendrängung im Raume hinwirken.

Auf dieser Stufe genügt theils der unmittelbare Verkauf der Producenten an die Konsumenten, theils ein Handel, der sich für eine kurze Spanne der Entfernung zwischen Producenten und Konsumenten einschaltet, theils endlich ein bescheidenes Stück jenes größeren Handels, welcher gewisse kostbarere Güter von fernher für einen kleineren Kreis der Konsumenten heranbringt oder in die Ferne absetzt.

Es folgt drittens die Stufe der Entwicklung, auf welcher die heutige Volkswirthschaft mit ihren großen Staatseinheiten und ihren großen Verkehrsmitteln sich befindet. Der Verbrauch der eigenen Erzeugnisse ist hier ebenso in den Hintergrund gedrängt wie der unmittelbare Absatz der lokalen Erzeugnisse an die lokalen Konsumenten. Der Handel ist dazwischen getreten und hat die große Masse der Produktion an sich gerissen, um sie der großen Masse des Bedarfs zu überliefern. Die Arbeitstheilung ist keine lokale mehr, sie ist eine nationale, eine internationale geworden. Die Größe der Volkswirthschaften hat sich erweitert, die Tragfähigkeit der Verkehrsmittel ist eine ganz andere geworden. Diese Gründe sind es, welche den Handel mit so viel umfassenderen Aufgaben ausgestattet haben.

Aber auch hier bleibt ein Unterschied zu machen.

Eine ähnliche Beschaffenheit nämlich, wie sie durch die individuelle Gestalt des Gutes für den individuellen Bedarf besteht mit der Wirkung, daß dem Handel überhaupt der Platz zwischen den Producenten und Konsumenten verwehrt wird, wie es auch heute immer noch der Fall ist mit einer Anzahl von Erzeugnissen des lokalen Gewerbes — eine ähnliche Beschaffenheit ferner, wie sie in dem natürlichen Wesen gewisser Güter liegt, daß sie sich nicht aufbewahren und weithin transportiren lassen, daher an den Zeitpunkt und den Ort ihrer Erzeugung gebunden — eine ähnliche Beschaffenheit, nur mit erheblicher Gradverschiedenheit, findet sich auch innerhalb derjenigen Güter wieder, welche dem Handel anheimgefallen sind.

Oder, um die Worte wieder aufzunehmen, mit denen wir diesen Paragraphen begonnen haben, sie sind in geringerem Grade Waaren als andere Güter.

§ 186. Und jetzt betrachten wir den Gegenstand von dem anderen Ende her.

Es giebt Waaren, welche den Waarencharakter im höchsten Grade verwirklichen, und zwar durch die Vereinigung der folgenden begünstigenden Umstände.

Das gemeinsame Wesen dieser begünstigenden Umstände muß — im Sinne der voraufgegangenen Erörterungen — darauf beruhen, daß sie dazu dienen, die Entfernung zwischen Producenten und Konsumenten zu vergrößern.

Es sind diese:

1. Hohe Entwicklung der Verkehrsmittel, denen es im gegenwärtigen Zeitalter gelungen ist, selbst für geringwerthige Massenartikel die Transportfähigkeit über die weitesten Entfernungen des Erdkreises herzustellen. Die Fortschritte dieser Verwohlfeilung, die in den letzten Jahrzehnten gemacht worden sind, haben wir in einzelnen hervorragenden Erscheinungen bereits (§ 46) kennen gelernt.

2. Weiteste Verbreitung derselben Bedarfsrichtung für eine Waare.

3. Elementare Nothwendigkeit des Bedarfs für die großen Massen der Bevölkerung in den Kulturstaaten der Erde.

4. Ausbreitung der Produktion über größere Territorien des Erdkreises.

5. Einheitliche Beschaffenheit der Waare im Gegensatze zu der Individualität besonderer Bedarfsrichtungen.

6. Hiemit zusammenhängend, im Zustande des Rohstoffes, als der indifferentesten Erscheinung der Waare gegenüber der Individualität des Bedarfs.

7. Höchste Aufbewahrungsfähigkeit und Transportfähigkeit, wozu wiederum das Stadium des Rohstoffes vorzugsweise geeignet ist oder doch das Stadium einer dem Rohstoffe nahe stehenden Stufe der Rohstoffveredelung.

Alle diese Umstände begünstigen den Waarencharakter des *Getreides* — und hier wiederum der weltverbreitetsten Gattungen des Getreides — in der Weise, daß sie daraus eine *Weltwaare* ersten Ranges machen.

Es giebt andere Welthandelsartikel, welche nicht in gleichem Maaße an den begünstigenden Umständen des Waarencharakters theil nehmen wie das Getreide. Ihr Charakter als eine Weltwaare tritt daher gegen das Getreide um ebenso viel zurück, obwohl sie immer noch im Vordergrunde des Welthandels stehen. So *Baumwolle*, so *Kaffee*.

§ 187. Um das Gesagte zu erläutern, geben wir eine Darstellung von der wirklichen Erscheinung der hier herausgehobenen Waaren, und zwar auf solcher Stufe des heutigen Handels, welche geeignet ist, diesen Charakter aufs vollkommenste zu verdeutlichen.

Voran stehen die Vereinigten Staaten von Amerika mit ihrem Getreidehandel*).

Die Weizenernte in den Vereinigten Staaten betrug im Durchschnitte der Jahre 1885—1893: 456 Millionen Bushels**), der durchschnittliche Export von Weizen in derselben Frist 137 Millionen, die Zufuhr von Weizen nach New York 37 Millionen, die Weizenumsätze an der New Yorker Produktenbörse 1363 Millionen Bushels.

Viel großartiger hat sich der Weizenhandel an der Börse von Chicago gestaltet. Leider liegen für diese aber keine genaueren Ermittlungen, sondern nur Schätzungen vor. Den letzteren zufolge würde der Jahresumsatz an der Börse von Chicago die ungeheure Summe von 7½ Milliarden Bushels mindestens erreichen, d. h. die Zufuhr nach Chicago um das 275fache, die ganze durchschnittliche Jahresernte an Weizen in den Vereinigten Staaten um das 16fache übersteigen. In Chicago laufen aus allen Theilen Nordamerikas, daneben in ausgedehntem Maaße aus Europa, zumal aus London, Aufträge für Getreidehandelsgeschäfte zusammen.

Die Form für diese großen Umsätze ist in dem Terminhandel gegeben, dessen Wesen auf der Ausschaltung aller derjenigen Momente beruht, welche den Waarencharakter seines Gegenstandes störend beeinflussen. Die abstrakte Waare, losgelöst von den Eigenschaften, welche erst für den konkreten Bedarf erheblich, für den Umsatz hinderlich sind, ist der Gegenstand des Termingeschäfts. Feste Lieferungsbedingungen treten in demselben an die Stelle der individuellen Eigenschaften des Gutes — Quantität, Qualität, Lieferungstermin, die Formen der Geschäftsabwicklung, sind einheitlich durch das Gewohnheitsrecht der Börse geregelt. Die ganze Intensität des Handels koncentrirt sich — nach Befreiung von allen anderen Fragen des einzelnen Geschäftsabschlusses — auf den Preis.

Die Einheitlichkeit der Qualität ist in vollendetem Grade erreichbar nur bei dem Edelmetall, dem Metallgelde und seinen Surrogaten, sowie den auf Geld lautenden Werthpapieren, Wechseln u. s. w. (vgl. oben § 69 S. 88). Alle anderen Waaren haben eine Lücke in dieser

*) Schumacher, Conrad's Jahrbücher. 1896. Bd. LXVI, 163 ff.

**) 1 bushel = 36 l.

Einheitlichkeit der Qualität (Fungibilität), welche durch die Usancen des Handels und die Verkehrseinrichtungen, die seinen Zwecken dienen, ausgefüllt zu werden versucht wird.

In Amerika ist (mehr als in dem gleichartigen Handel der europäischen Börsen) durch die Eigenart der Organisation des Getreidehandels für die Fungibilität des Getreides gesorgt. Das warehouse-receipt (der Lagerschein über das Getreide, „warrant") ist eine allgemeine Institution im Getreidehandel. Von dem Augenblicke, da das Getreide vom Lande in die Stadt kommt, tritt der Lagerschein mit vollkommener juristischer Vertretungsbefugniß an seinen Platz. Anders in Deutschland. Hier ist das Konnossement noch immer das einzige mit dinglichen Funktionen ausgestattete Handelspapier. Dieses aber entbehrt der Dauerhaftigkeit, weil es mit der Beendigung des Transportes selber aufhört.

Die Organisation des deutschen Getreidehandels kennt die Mobilisirung der Waare noch nicht, welche der Gebrauch des Lagerscheins gewährt. Sie hat statt dessen nur die Kündigungsscheine, welche bei der Erfüllung von Termingeschäften an die Stelle der Waare treten. Sie geben dem deutschen Termingeschäft die nöthige Beweglichkeit und ersparen die Kosten der Umlagerung und des Transports bei dem einzelnen Akt der Erfüllung des Terminkontraktes. Ihnen fehlt, weil sie von den Eigenthümern der Waare ohne jede Kontrolle ausgestellt werden, die Bürgschaft für Quantität und Qualität, die erst ein ausgebildetes Lagerhauswesen und Lagerscheinwesen — nach Art des amerikanischen — gewähren kann.

Weil die Einrichtungen Amerikas durch die Lagerscheine das Getreide für den Handel überhaupt und nicht erst für den Terminhandel mobilisiren, vermeiden sie die Scheidung zwischen dem Termingeschäft und dem Effektivgeschäft in Getreide, vermeiden sie namentlich die Ausgeburt der „Lieferungswaare", wie sie an der Berliner Getreidebörse sich entwickelt hat, eine Qualität, deren Gebrauch sich im Kündigungswesen erschöpft und für den Konsum halbwegs untauglich ist. Der deutsche Müller muß es vorziehen, aus dem noch nicht für den Terminhandel präparirten, reichlich vorhandenem Getreidevorrath selbst die ihm nöthige Mischung zusammenzustellen.

§ 188. Während der Getreidehandel der Vereinigten Staaten von Amerika in erster Reihe den Beruf erfüllt, auf dem ungeheuren Gebiete dieses Gemeinwesens zwischen Produktion und Bedarf des elementaren Nahrungsmittels durch große kapitalistische Veranstaltungen zu

vermitteln, und nur etwa (nach dem oben gegebenen Durchschnitt von 1885—1893) ein Viertel der heimischen Produktion zu exportiren — hat der englische Weizenhandel die Bedeutung, aus aller Welt, wo immer ein Ueberschuß an Getreide über den heimischen Bedarf erzeugt wird, denselben nach dem englischen Markte heranzuführen, um damit nicht nur den Bedarf Englands an fremdem Erzeugniß zu decken, sondern ebenfalls den Bedarf der anderen europäischen Länder zu befriedigen.

Im Jahre 1893 hat das Vereinigte Königreich (von Großbritannien und Irland) 46,4 Millionen Bushel Weizen geerntet und ferner für seinen Bedarf 175,1 Millionen Bushel eingeführt.

Die Einfuhr von Weizen (und Weizenmehl zusammen) ist in den Jahren 1881—1895 von 71,34 Millionen Centner auf 107,26 Millionen Centner gestiegen*).

Hieran betheiligten sich

Im Jahre 1881 Centner			Im Jahre 1895 Centner
426948	Rußland, nördliche Seehäfen .	mit	935389
3673024	Rußland, südliche Seehäfen . .	„	22130035
3096326	Deutschland	„	1091698
260813	Frankreich	„	1566775
1382183	Oesterreich-Ungarn	„	1813556
214855	Rumänien	„	2035395
29299	Türkei	„	1300911
33168149	Vereinigte Staaten von Amerika: Atlantische Häfen . .	„	31753712
12531807	Vereinigte Staaten von Amerika: Pacifische Häfen . . .	„	13569089
31	Argentinische Republik . . .	„	11432721
1171039	Chile	„	1040567
3200434	Britisch-Nordamerika	„	5099183
7338751	Britisch-Indien	„	8803228
3314540	Australien	„	3588162
1536460	andere Länder	„	1101215
71344659			107261636

Der größte Weizenmarkt ist London.

*) Statistical Abstract for the United Kingdom from 1881 to 1895. 43. Number. 1896. p. 86—87.

Der größte Importhafen Englands für Weizen ist Liverpool*). Die Organisation seines Getreidehandels zeigt, gegenüber dem allzu großen Konservatismus des Londoner Getreidehandels, das Streben nach zeitgemäßer Fortbildung und nach Anpassung seiner Formen an die Bedürfnisse des Welthandels.

Die „Liverpool Corn Trade Association" (eine 1853 gegründete, 1886 mit Korporationsrechten ausgestattete Aktiengesellschaft, von deren 1000 Antheilen zu £ 5 jedes Mitglied Einen Antheil besitzen muß) hat das 1883 gegründete Clearinghouse für den Terminhandel in sich aufgenommen und umfaßt jetzt den ganzen Weizenhandel Liverpools, d. h. den Lokohandel, den Cargohandel und den Lieferungshandel. Dagegen zersplittert sich der Londoner Weizenhandel in mehrere neben einander bestehende Kornbörsen, welche verschiedene Funktionen ausüben.

Die Schwierigkeit für den englischen Weizenhandel, den Waarencharakter des Weizens zu vollkommener Höhe auszubilden, entspringt der Mannigfaltigkeit der Produkte, die in der großen Zahl der Produktionsländer des Weizens begründet ist. Die Feststellung der den Lieferungsverträgen zu Grunde zu legenden Qualitäten und die Schlichtung der bei der Lieferung entstehenden Streitigkeiten über die Qualität (arbitration) bilden das Problem der Anstrengungen für die bestehenden Organisationen des Weizenhandels in London und Liverpool, die natürliche Lücke der Fungibilität seiner Waare durch künstliche Veranstaltungen auszufüllen.

Wo in dem Exportlande durch ähnliche Organisationen, durch die Produktenbörse u. s. w. officielle „Normalmuster" (standard samples) hergestellt werden, pflegen diese in England einfach angenommen zu werden. So geschieht es bei amerikanischem, kalifornischem, südaustralischem Weizen. Wo dies nicht geschieht, da stellt die englische Börse aus den eingehenden Proben der thatsächlichen Zufuhren solche Muster her. Monatlich oder in längeren Fristen tritt je ein besonderer Ausschuß zusammen, um für die einzelnen Gattungen des Weizens dieses zu bewerkstelligen.

Die Aufgabe für den Terminhandel ist angesichts dieser konkreten Mannigfaltigkeit der Qualitäten, gewisse Gruppen der Lieferbarkeit herzustellen, innerhalb deren wiederum bestimmte Werthrelationen der Qualitäten des verschiedenen Produktes gelten. In Liverpool aber hat sich

*) Fuchs, Der englische Getreidehandel und seine Organisation. Conrad's Jahrbücher. 1890. Bd. LIV S. 1 ff.

der Terminhandel auf eine einzige Qualität (kalifornischen Weizen Nr. 1) koncentrirt.

§ 189. Wir schließen daran die Betrachtung des Baumwollhandels*), wie er sich in Liverpool gestaltet hat.

Hier ist mit dem Wachsthum der Baumwollindustrie und der Zufuhr ihres Rohstoffes seit der Mitte des 18. Jahrhunderts die stufenweise Entwicklung des Handels in Rohbaumwolle durch seine verschiedenen Phasen zu beobachten.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts ist der Verkauf der konkreten Schiffsladung Baumwolle in Konsignation, nach Ankunft in Liverpool, das Uebliche. Bei Zunahme des Bedarfs an Baumwolle (von etwa 5 Millionen Pfund im Jahre 1781 auf etwa 56 Millionen Pfund im Jahre 1800) gewinnt am Ende des 18. Jahrhunderts Liverpool den Vorsprung vor London und behält seitdem die Stellung als größter Baumwollmarkt der Erde.

Jetzt bildet sich der Verkauf der Rohbaumwolle nach Probe aus. Auf Grund des mit schnelleren Schiffen vorausgesandten Musters werden die Ladungen schwimmend verkauft.

Die Einfuhr von Baumwolle steigt weiter im Laufe des 19. Jahrhunderts von 91,6 Millionen Pfund im Jahre 1811 auf 1757 Millionen Pfund im Jahre 1895**).

Die Wendung zum Terminhandel erfolgt unter dem Einflusse des transatlantischen Kabels und des amerikanischen Bürgerkrieges. Durch die Vorräthe, welche in den Südstaaten der Union angehäuft waren, um mit dem Augenblicke des Friedensschlusses frei zu werden, war der Handel genöthigt, die Zukunft weiter hinaus vorwegzunehmen, als er es bisher zu thun gewohnt war. Zugleich aber ließen die großen Preisschwankungen jener Zeit den Importeur das Bedürfniß empfinden, für ein Sinken der Preise während des Transportes nach England eine Risikoversicherung zu gewinnen.

*) C. J. Fuchs, Die Organisation des Liverpooler Baumwollhandels in Vergangenheit und Gegenwart. Schmoller's Jahrbuch für Gesetzgebung u. s. w. 1890, 107—126. Thomas Ellison, The Cotton Trade of Great Britain. Including a history of the Liverpool Cotton Market and of the Liverpool Cotton Brokers' Association. London, Effingham Wilson. 1886.

**) Die stärkste Steigerung geht bis etwa 1860, wo 1436 Millionen Pfund importirt wurden. Seitdem ist die Entwicklung eine langsame, zum Theile eine stillstehende, so von 1882—1895, mit mäßigen Schwankungen von Jahr zu Jahr nach

Hiezu dient der Terminhandel. Er giebt Gelegenheit, für die Zeit der Ankunft der Baumwolle ein gleiches Quantum auf Lieferung zu verkaufen in dem Momente des Einkaufs und sich so gegen Preisschwankungen zu sichern. Als eine fernere Vervollkommnung des Terminhandels dient seit 1876 in Liverpool die Einrichtung des Cotton Clearing House (Baumwollabrechnungshaus).

Seitdem ist der Terminhandel völlig in den Vordergrund des Liverpooler Baumwollhandels getreten. Die große Masse des Geschäfts vollzieht sich auf Grund typischer Lieferungsqualitäten.

Diese stufenweise Entwicklung aber bedeutet, daß die konkrete Gestalt der Baumwolle mit den Fortschritten des Baumwollhandels zum Welthandel mehr und mehr dem abstrakten Waarencharakter gewichen ist, und daß in dieser letzteren Gestalt die große Masse der Umsätze vor sich geht.

§ 190. Zu den Welthandelsartikeln gehört auch der Kaffee*). Die Hauptmärkte dafür sind New York, London, Havre, Antwerpen, Hamburg, Amsterdam und Rotterdam. Die beiden holländischen Märkte beschäftigen sich wesentlich mit dem aus Niederländisch-Indien (durch die Regierung) eingeführten Kaffee; die übrigen mit den Erzeugnissen von Brasilien, Centralamerika und Asien.

Man kauft den Kaffee aus den Produktionsländern auf Abladung,

---

oben wie nach unten. Hier folgen die Zahlen (nach dem Statistical Abstract for the United Kingdom, in Cwt., engl. Centnern zu 112 Pfd. = 50,8 kg):

1881	14 991 682
1882	15 929 564
1883	15 485 121
1884	15 617 582
1885	12 730 503
1886	15 312 900
1887	15 994 976
1888	15 462 099
1889	17 298 770
1890	16 013 350
1891	17 811 476
1892	15 850 324
1893	12 649 822
1894	15 965 326
1895	15 687 881

*) Bayerdörffer, Der Kaffeeterminhandel. Conrad's Jahrbücher. 1891. Bd. LVI S. 641 ff., 840 ff.

oder der Verkäufer im Produktionslande sendet den Kaffee ohne Auftrag ab und verkauft ihn nach Ankunft oder „schwimmend". In London finden herkömmlich Auktionen für Kaffee statt, desgleichen in Amsterdam und Rotterdam.

Als Folge der neueren Fortentwicklung des Welthandels ist das Termingeschäft auch auf Kaffee ausgedehnt worden. Die große Masse des Produkts, die fortgeschrittene Produktionsweise, namentlich in Brasilien, vermöge deren es leicht fällt, typische Qualitäten des Kaffees für den Zweck der Lieferungswaare festzustellen, Hand in Hand mit der Entwicklung der Verkehrsmittel, zumal des Telegraphen, haben dieses befördert.

Die erste unter den europäischen Börsen war Havre (1881); es folgten Antwerpen, Hamburg, Marseille, London, Amsterdam und Rotterdam.

Typische Quantitäten und Qualitäten der Waare sind für den Zweck des Terminhandels festgestellt. In Havre dürfen nur Einheiten von 500 Säcken (zu 60 kg) gehandelt werden, ebenso in Hamburg und London; in Antwerpen und Marseille nur 250 Säcke. In Hamburg, wie in Havre und Antwerpen, ist die Qualität good average Santos (das Produkt von Santos in guter Durchschnittsqualität). Entsprechend in Marseille Rio bon ordinaire, in London Rio fair channel, in Amsterdam und Rotterdam gut ordinär Java-Santos, in New York Rio Nr. 7.

In Hamburg wurde dieses Geschäft (11. Juni) 1887 eröffnet. Die hauptsächlichen Produktionsländer hatten 1886/87 eine große Ernte gehabt; die Vorräthe waren groß. Bald aber traten Gerüchte auf, daß in Brasilien und Java für 1887/88 Mißernten zu erwarten seien, woher bereits zu Ende 1886 die Preise erheblich stiegen. Diese Wendung setzte sich 1887 fort und begünstigte die Spekulation.

Die Konkurrenz Havres im Kaffeehandel gegen Hamburg hatte durch Einführung des Terminhandels im Jahre 1881 den Erfolg gehabt, daß der Antheil Hamburgs an der Ausfuhr aus Santos 1876/77 bis 1884/85 von 34 Procent auf 18 Procent gefallen war, dagegen der Antheil Havres gleichzeitig von 15 Procent auf 33 Procent gestiegen. Dieses Verhältniß hat sich in auffallender Weise umgedreht, unmittelbar nachdem Hamburg den Kaffeeterminhandel eingeführt hat. Von 1885/86 bis 1887/88 ist der Antheil Hamburgs wieder auf 25, 22, 26 Procent der Ausfuhr von Santos gestiegen, der Antheil Havres auf 17, 21, 17 Procent gesunken.

Die Achillesferse alles Waarenterminhandels, nämlich die Verwirklichung des Ideals der Fungibilität der Waare (der „abstrakten

Waare") hat sich in jenen Anfängen des Hamburger Kaffeeterminhandels in höchst unliebsamer Weise bemerkbar gemacht. Dadurch, daß zur Lieferungswaare eine bestimmte Qualität von Santos-Kaffee bestimmt worden war, wurde es (September 1888) in der Hochfluth der Spekulation einzelnen Händlern leicht gemacht, die Thatsache auszunutzen, daß große Quantitäten der Terminwaare in blanco verkauft worden waren. Sie kauften die für September zu liefernden Partien auf und trieben die in blanco-Verkäufer in die Enge, welche nicht berechtigt waren, selbst eine bessere Qualität als Terminwaare zu liefern.

Die Folge war, daß seit 1889 eine neue Bestimmung des Terminhandels verfügte, es solle fortan nicht mehr allein die eine Sorte (good average Santos) geliefert werden dürfen. Der Verkäufer solle vielmehr berechtigt sein, statt dessen auch andere Qualität — gegen eine Vergütung von 1000 Mark für 500 Sack — zu liefern. Eine Bestimmung, wie man sie ähnlich auch in Havre getroffen hat.

§ 191. Wir werden den Faden dieser, in gegenwärtigem Zusammenhange nur vorläufig gegebenen Auseinandersetzungen in dem Kapitel über den Börsenhandel der Gegenwart wieder aufnehmen. Hier kam es darauf an, zu zeigen, wie der Waarencharakter der Handelsgüter sich in den Geschäften des heutigen Welthandels zu einem Höhepunkte entwickelt.

Eine Betrachtung gleichsam von dem anderen Ende her ist es, wenn wir im Folgenden einen Handelsgegenstand von individueller Eigenart und eigenthümlichen Geschäftsformen erörtern, der sich gänzlich von dem sonstigen Handel abseits stellt — nämlich das Material des Buchhandels (vgl. § 156).

Bücher, Kunstwerke u. dgl. stehen den Waaren des Welthandels als ein völlig andersartiger Waarentypus gegenüber aus folgenden Gründen:

Sie dienen nicht dem Massenbedarf an Gütern der elementaren Nothdurft, sondern sie wenden sich regelmäßig an die höheren Instinkte, welche auf Belehrung, Erbauung, geistige Unterhaltung, Kunstgenuß gerichtet sind.

Sie haben daher einen viel engeren Kreis der Konsumenten aufzusuchen, und auch diesen engeren Kreis haben sie erst anzuregen, sei es im Allgemeinen in der Richtung eines geistigen Interesses, sei es im Besonderen in der Richtung ihres einzelnen Gegenstandes.

Es ist aber auch nicht eine einheitliche Qualität (allenfalls von

einigen Sorten), welche den Konsumenten zugeführt wird, wie im Falle der Weltwaaren und der aus ihnen hervorgehenden Bedarfsgegenstände, sondern es ist eine sehr große Zahl mannigfaltiger Artikel, die sich in der Sonderthümlichkeit ihrer Individualität jährlich und täglich erneuern, um zwar manchem veralteten Artikel den Platz zu rauben, jedoch neben sich einem beständig wachsenden Bestand voraufgegangener (literarischer und künstlerischer) Erzeugnisse das Dasein zu gönnen.

Auf dieser weit entwickelten Individualität der Bücherproduktion beruht die hohe Individualität des Bücherbedarfs.

Beide Umstände verschlingen sich in einander, um diejenigen Formen des Handels auszuschließen, welche für die große Mehrzahl der Waaren und so vollends der Welthandelsartikel die angemessenen sind.

Große zusammengefaßte Massen gleichartiger Waaren, die in ähnlich großen Massen weiterverkauft werden, kann es im Buchhandel und den ihm verwandten Gewerben nicht geben. Daher fällt auf diesem Gebiete der Großhandel fort.

Es ergiebt sich aus der Natur der Waare, welche hier an den Mann zu bringen ist, daß ohne die Zwischenhand des Großhandels derjenige Handel eintritt, welcher unmittelbar vom Fabrikanten zum Konsumenten geht.

§ 192. Diesen Bedingungen, die in der Beschaffenheit der Waare liegen, entspricht die eigenthümliche Einrichtung des Buchhandels*), und zwar vorzugsweise des deutschen Buchhandels.

Die Grundlage des Verkehrs zwischen dem Verleger (dem Fabrikanten) und dem Sortimenter (dem Detailhändler) bildet seit dem 18. Jahrhundert das sogenannte Konditionsgeschäft.

Der Verleger stellt von den in seinem Verlag erschienenen Werken dem Sortimenter eine Anzahl von Exemplaren zur Verfügung „à condition", d. h. unter der Bedingung, daß der Sortimenter sie bis zur nächsten Buchhändlermesse zurückgeben darf, daß andererseits der Verleger sie früher bei Nichtverkauf zurückfordern darf. Regelmäßig also verfügt der Sortimenter über eine Mannigfaltigkeit von neuen Werken, die ihm zwischen dem 1. Januar und 31. December eines Jahres von

*) L. Pohle, Das deutsche Buchhändlerkartell, Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. LXI (Anhang II). 1895. Aug. Schürmann, Organisation und Rechtsgewohnheiten des deutschen Buchhandels. 1880–1881. Weidling, Das buchhändlerische Konditionsgeschäft. 1885. Siebeck, Zur Disponendenfrage. 1890.

den verschiedenen Verlegern zugegangen sind, bis zur Ostermesse des darauf folgenden Jahres.

Mit Genehmigung des Verlegers kann auch dieser weit hinaus gestreckte Termin verlängert werden, indem die Konditionssendungen auf die neue Rechnung des folgenden Jahres vorgetragen werden (sogenannte „Disponenden"). In erster Reihe allerdings ist diese Fristerstreckung im Interesse der räumlich weiter entfernten Sortimentshandlungen eingeführt, welche sonst, neben den so viel größeren Frachtkosten der Hin- und Rücksendung der Konditionsartikel, obenein so viel weniger Zeit für den Absatz derselben behalten würden. Andererseits behält sich bei den „Disponenden" (und daher ihr Name) der Verleger vor, jederzeit ihre Rücksendung zu fordern.

Auf Grund dieses weit ausgedehnten Kredits — der nur ausnahmsweise durch die Vorschrift der Baarzahlung bei besonders kurrenten Artikeln durchbrochen wird — entfaltet sich die besondere Funktion des Sortimentsbuchhändlers, die in der Anregung des Bücherbedarfs vermittelst der Ansichtsendung der Novitäten an seinen Kundenkreis (und der Auslage derselben in seinem Buchladen) besteht.

Wenn anderen Kaufleuten und Detailhändlern die Kenntniß der *Bezugsquellen* ein wichtiges Glied in der Kette ihrer berufsmäßigen Kenntnisse ist, so richtet sich die berufsmäßige Sachkunde des Sortimentsbuchhändlers weit mehr auf die Einsicht in die Verhältnisse des *Absatzes*. Er soll die Neigungen und Bedürfnisse seines Kundenkreises zu beurtheilen verstehen; er soll auf Grund dieses Urtheils seine Ansichtsendungen einrichten, die — je zutreffender sein Urtheil ist — desto mehr specialisirt und individualisirt sein müssen, dann aber auch, je nach dem Grade ihrer zweckmäßigen Richtung, Erfolg in dem wirklichen Absatze haben werden.

Diese Einrichtung des Buchhandels reicht schon darum über die deutschen Grenzen hinaus, weil es bis an das Ende der Erde deutsche Buchhändler giebt, welche ihren Pionierdienst für die deutsche Literatur und den deutschen Verlag erfüllen. Außerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches gab es (1893) in 487 Städten 1789 Firmen der Art. Davon in Oesterreich Ungarn 772, in den übrigen europäischen Staaten 860, in Amerika 125, in Afrika 8, in Asien 9, in Australien 6. Im Deutschen Reiche selber gab es (1894) in 1723 Städten 8017 Buchhandlungen, davon 2353, die nur Verlag hatten.

§ 193. Es ist nicht zufällig, daß in England und Frankreich, neuerdings zum Theil auch in Deutschland, an die Stelle der eben ge-

schilderten Einrichtung eine andere getreten ist, welche der sonstigen Betriebsweise des Handels näher steht.

Statt jener vollendeten Individualisirung der Versorgung des Bedarfs, gleichsam aus der ersten Hand des Fabrikanten heraus, ist eine mehr *generelle* Behandlung der *Waare* auch hier eingetreten. Eine Art von Großhandel schiebt sich ein zwischen Verleger und Konsumenten der Bücher. Dieser Großhandel kauft dem Verleger auf einmal erhebliche Theile der gesammten Auflage und gegen Baarzahlung ab, erhält dafür wohl, ganz im Sinne moderner und rationeller Geschäftsgrundsätze, einen höheren Rabatt vom nominell vorgeschriebenen Verkaufspreise als der übliche Sortimentsbuchhändler für das einzelne Exemplar, welches er à condition und mit langfristigem Kredit nach alter Usance vom Verleger entnimmt.

Der Verleger selber hat zuvor schon diesen Weg gewiesen, indem er in den üblichen Gebieten des Sortimentsbuchhandels für feste Abnahme einer gewissen Anzahl Exemplare und vollends bei Baarzahlung einen höheren Rabatt gleich beim Erscheinen des neuen Verlagsartikels anbietet.

Aus der Hand des neuen Quasigroßhandels gelangt nun das Buch, wohl noch durch andere Zwischenhände hindurch, unter ähnlichen Bedingungen an den Konsumenten. Keine Ansichtsendung, kein Kredit, dafür wohlfeilerer Preis mit Baarzahlung. Weil aber von den nominellen „Verlagspreisen" fortdauernd als den normalen ausgegangen wird, kleiden sich diese erniedrigten Preise in die Form enormer Rabatte. In London kündigen sich seit vielen Jahren eine Reihe von achtbaren Buchhändlern an, welche sich erbieten, jedes Werk (wissenschaftlicher u. dgl. Art) mit einem Rabatt von 25 Procent gegen den „Ladenpreis" dem Konsumenten zu liefern. In Paris weiß man, daß vollends die schöngeistige (Roman-) Literatur in einer Menge von Buchläden unmittelbar nach dem Erscheinen statt des Einheitspreises von $3\frac{1}{2}$ Francs, der für jeden Band dieser Gattung — gleichviel, aus welchem Verlage — feststeht, etwa für die Hälfte zu haben ist.

Der deutsche Buchhandel hat gegen diese Entwicklung zu reagiren versucht, indem er einen Zusammenschluß (ein *Kartell*) herbeiführte. Die Verleger waren der Ansicht, daß bei dem modernen System der Absatz der Neuigkeiten gegenüber gewissen wohlbekannten Massenartikeln zu kurz komme, daß die Individualität der wissenschaftlichen Werke des Pionierdienstes der Ansichtsendungen bedürfe, um an die Konsumenten gebracht zu werden, daß dieser Dienst aber untergraben würde durch die neue Konkurrenz der Großsortimenter.

Die vorhandene Organisation des Börsenvereins der deutschen Buchhändler wurde daher (1887/88) dazu benutzt, die Rabattgewährung allen Vereinsmitgliedern bei Strafe zu verbieten (abgesehen von einem minimalen Betrage von regelmäßig 5 Procent). Die Gesammtzahl der Mitglieder des Börsenvereins war 1894: 2571; die Zahl der für das Kartell verpflichteten Verleger betrug 1522, wovon 200 nicht Mitglieder des Börsenvereins waren. Es war gelungen, die große Mehrzahl der angesehensten Verleger und berufsmäßig gebildeten Sortimenter dafür zu gewinnen.

Auch hat die Rechtsprechung des deutschen Reichsgerichts sich zu Gunsten des Buchhändlerkartells geäußert. „Aus dem Principe der Gewerbfreiheit" — sagt ein Erkenntniß desselben — „folgt nicht eine Unantastbarkeit des freien Spiels der wirthschaftlichen Kräfte in dem Sinne, als ob Gewerbtreibenden der Versuch untersagt wäre, im Wege genossenschaftlicher Selbsthülfe die Bethätigung dieser Kräfte zu regeln und von Ausschreitungen, die für schädlich erachtet werden, abzuhalten."

§ 194. Die Konsequenz des modernen Systems, wie es namentlich in England verwirklicht ist, führt zu folgendem Zustande.

Der englische Verleger wirkt für das Bekanntwerden seines neuen Werkes durch einen Aufwand von Anzeigen in Zeitungen, Zeitschriften u. s. w., wie er dem deutschen Verleger unbekannt ist. Es ist sein Surrogat für die Ansichtsendungen des deutschen Buchhandels. Hat ein Werk den Reiz der Neuheit verloren, öfters schon nach einigen Monaten, so verkauft er den Rest der Auflage in großen Partien oder im Ganzen, gewöhnlich auf dem Wege der Auktion.

So tritt an die Stelle des Sortimenters sehr bald das „Antiquariat". Im Antiquariat taucht zunächst die Individualität der Waare unter in einer generellen gleichartigen Masse. Der Zusammenhang des individuellen Bücherbedarfs mit dem Verlag durch das Bindeglied des Sortimenters ist abgeschnitten. Mangels eines neuen Organs, das sich an dieser Stelle einsetzt, fehlt in der That in vielen Fällen die Vermittlung, ja die Kenntniß von dem Vorhandensein des Buches, das vor einigen Jahren erschienen ist.

Indessen das fehlende neue Organ entwickelt sich und füllt die Lücke aus. Es entspringt aus der Arbeitstheilung. Das arbeitstheilige Antiquariat, welches sachkundig die Literatur des einzelnen Faches beherrscht, welches die Werke derselben vorräthig hält, in zweckmäßiger Weise zur Schau stellt, durch häufige Kataloge, zumal auch in der Ferne,

bekannt macht für die Kreise des arbeitstheiligen Bedarfs — diese moderne Gestaltung des Antiquariats ist der Ersatz derjenigen Individualisirung, welche diese Gruppe von Waaren verlangt.

IV. Die Bekanntmachung der Waaren.

§ 195. Bei der Erörterung der Mißstände des heutigen Kleinhandels haben wir auf die Uebertreibungen hingewiesen, zu welchen das Reklamewesen desselben neuerdings sich verirrt hat. Wir haben es als eine der Aufgaben für genossenschaftliche Reformen bezeichnet, durch Zusammenschluß der Interessenten diesen Ausartungen zu wehren, vor allem zu dem Zwecke, die wachsende Last der daraus entstehenden Geschäftsunkosten zu vermindern.

Es bedarf jetzt einer näheren Betrachtung des Gegenstandes, einmal, weil es sich bei dieser Frage nicht bloß um ein Interesse des Kleinhandels dreht, vielmehr der Handel überhaupt an diesem Interesse theil nimmt, zweitens, weil die Ausschreitungen die Wahrheit nicht aufheben, daß die Anpreisung der Waaren in verschiedenen Formen der Zweckmäßigkeit des Handels und des Bedarfes, dem er dienen will, entspricht, drittens, weil hiebei nicht bloß Fragen der Geschäftsunkosten betheiligt sind, sondern auch sittliche Probleme, wie es die neueste Gesetzgebung über den „unlauteren Wettbewerb" zeigt.

Bei einer Organisation des Handels, in welcher das System der freien Konkurrenz das weitaus vorwaltende ist, wie es in der heutigen Volkswirthschaft der Fall ist, entspringt eine niemals zur Ruhe kommende Nöthigung zur Bekanntmachung der zu verkaufenden Waaren aus folgenden Gründen.

Es entstehen neue Bedürfnisse oder sie wollen geweckt werden. Auch wo dieses nicht geschieht, entstehen beständig neue Mittel, die vorhandenen Bedürfnisse zu befriedigen. Entdeckungen, Erfindungen, Verbesserungen, Verwohlfeilerungen wollen, als neu, bekannt gemacht sein, damit die Käufer, auf welche sie berechnet sind, davon erfahren.

Weil aber im Wettbewerbe vieler Producenten diese Dinge angeboten werden, so treibt die Bemühung um deren Bekanntwerden, die der eine aufwendet, alle übrigen Konkurrenten an, ein Gleiches zu thun.

Es wirkt in gleicher Richtung die räumliche Erweiterung des Marktes. Die Entwicklung der Verkehrsmittel ist allerdings dazu bestimmt, diese Erweiterung nicht nur zu schaffen, sondern auch zu überwinden. Jedoch sofern der Verkehr sich nicht auf jene großen Massenartikel des Welthandels beschränkt, die in ihrer einheitlichen (quasifungiblen) Beschaffenheit als solche weltbekannt und weltbedurft sind — sofern die eigenthümliche Qualität des Gutes, wohl gar die technische Neuheit, Eigenart, ihre Vorzüge vor dem bekannten Gute ähnlicher Funktion erst kennen gelernt werden sollen, werden Maaßregeln erforderlich, welche diese Kenntniß über die Entfernungen hin verbreiten.

§ 196. Das vollkommenste *Mittel* für diesen Zweck besteht in demjenigen, was uns in den Einrichtungen des deutschen Buchhandels soeben entgegengetreten ist. Es ist die *Ansichtsendung* jedes neuen Artikels an alle denkbarer Weise darauf reflektirenden Käufer, und obenein, wie es bei dem Buchhandel in einziger Weise geschieht, unmittelbar aus der Fabrik durch bloß eine Zwischenhand — den Kleinhändler — vermittelt.

Freilich, daß diese bequemste, wirksamste, direkteste Methode der Bekanntmachung einer neuen Waare überhaupt durchführbar sei, dazu gehört die Einschränkung auf einen — der Gesammtheit gegenüber — sehr engen Kreis der Bücherkonsumenten. Dazu gehört ferner die berufsmäßige Kenntniß von den besonderen Bedürfnissen der einzelnen Kreise der Bücherkonsumenten.

Und selbst bei dieser Gunst der Bedingungen zeigt die Entwicklung des ausländischen Buchhandels in Westeuropa, daß er sich gegen dieses Mittel, als ein zu beschwerliches, sträubt.

Vollends für die große Mehrzahl der Waaren versagt dieses Mittel, als einziges oder hauptsächliches, ganz und gar.

Der Unterschied tritt zunächst darin hervor, daß regelmäßig die große Masse der neuen Erzeugnisse aus ihrer Produktionsstätte zum Konsumenten erst durch eine Reihe von Zwischengliedern hindurchgelangt. Nicht, wie sich dieses bei den verschiedenen Waaren verschieden gestaltet, je nach deren Gattung oder Herkunft, je nach Nähe oder Entfernung der Bezugsquelle, ob 1—2 Zwischenhände zwischen Fabrik und Konsumenten stehen oder 5—6, sondern die Scheidung zwischen Großhandel und Detailhandel kommt für unseren gegenwärtigen Zweck in Betracht.

Denn die Mittel der Bekanntmachung sind andere, je nachdem die

Konsumenten selber dadurch unterrichtet werden sollen oder diejenigen, welche als Zwischenhände für sie dienen.

Im letzteren Falle stehen Geschäftsleute den Geschäftsleuten gegenüber, Fachmänner den Fachmännern. Die Mittel der Bekanntmachung werden dadurch auf den Boden nüchterner Geschäftsmäßigkeit zurückgeführt. Die Uebertreibung in dem Grade dessen, was hier geschieht, die Ausartung in der Qualität (Marktschreierei, betrügerische Reklame) — sie sind nicht gänzlich ausgeschlossen, sie sind aber sehr eingeschränkt durch das sachkundige Urtheil, dem sie sich unterwerfen müssen, im Vergleiche zu der vielfältigen Urtheilslosigkeit der Konsumenten selber, auf die sie gefaßt sein dürfen, ja auf die sie berechnet sind.

Wir betrachten im Folgenden jede der beiden Kategorien.

§ 197. Die vornehmlichen Mittel des großen Geschäftsverkehrs sind diese: Geschäftscirkulare, Handlungsreisende, Ausstellungen (Landesausstellungen, Weltausstellungen u. dgl.), Exportmusterlager.

Was das erste dieser Mittel anlangt, so hat die Erleichterung des modernen Postwesens so Großes auch dafür gethan, daß von der Fülle ein Ueberfluß in den Verkehr des Detailhandels mit den Konsumenten oder in den direkten Verkehr der Fabrikanten u. s. w. mit den Konsumenten hinübergeflossen ist.

Als ihre Ergänzung dient das zweite Mittel, welches gleichfalls seine Ausbreitung den Fortschritten verdankt, die durch die heutigen Verkehrsmittel, zumal durch die Eisenbahnen, herbeigeführt worden sind. Der Handlungsreisende erfüllt den Beruf in dem Verkehr zwischen Fabrik und Großhandel, Großhandel und Detailhandel regelmäßig das Werkzeug der Ansichtsendungen (in Gestalt von mitgeführten Mustern der angebotenen Waaren) wirksam zu machen, welches der deutsche Buchhandel stets und in vollendetem Maaße gebraucht, um direkt die Konsumenten zu bedienen, und welches andere Handelszweige nur sehr ausnahmsweise im Verkehr mit den Konsumenten anwenden können.

Die Ausstellungen, welche theils nach dem Umkreise der Gegenstände, theils nach dem Umfange des territorialen Gebietes, das sie zur Darstellung bringen wollen, kleinere oder größere (Weltausstellungen) sein können, sind ein umstrittenes und dennoch in mannigfaltigen Abstufungen sich zähe behauptendes Mittel, die Fortschritte der Gewerbe bekannt zu machen*).

*) Huber, Die Ausstellungen und unsere Exportindustrie. 1886. Exner,

Sie knüpfen an das Vorbild im Kleinen an, welches die Schaufenster (Auslagen) und vollends die größeren Magazine des Detailhandels darbieten. Was hier der einzelne Händler den Konsumenten zeigt, das leistet eine größere Zahl von Fabrikanten und Producenten überhaupt. Die Einheit, welche die Magazine oder Schaufenster des einzelnen Detailhändlers bilden, indem sie die mannigfaltigen Erzeugnisse verschiedener Producenten zusammenstellen, ist bei der „Ausstellung" im Großen gegeben durch die Nebeneinanderstellung gleichartiger Erzeugnisse aus den Händen der verschiedenen Fabrikanten desselben Landes, der verschiedenen Länder u. s. w.

Das was das Magazin des Kleinhandels für die Konsumenten leistet, das ist die Ausstellung in erster Reihe für die Fachkundigen, für die Konkurrenten des Gewerbes, für den Großhandel, für die interessirten Producenten (Maschinenausstellung für Industrielle, für Landwirthe).

Daß die Ausstellungen, und gerade die allergrößten, die internationalen Ausstellungen, über ihre fachmäßige Bedeutung hinaus, meistens auch dazu bestimmt worden sind, den weiteren Kreisen des Publikums ein blendendes Schaustück und ein Tummelplatz der Vergnügungen zu sein — das wird man ihnen nicht zum Vorwurf machen können. Denn ihre hauptsächliche Bedeutung wird dadurch nicht betroffen. Die Reiselust, die Vergnügungssucht und der Zug nach großen nationalen oder internationalen Sammelpunkten, die sich darin bekunden, schaden weniger dem ernsten Zwecke der Ausstellungen als sie auf der anderen Seite den finanziellen Schwierigkeiten derselben zu Hülfe kommen.

Für die betheiligten Producenten wird es freilich darauf ankommen, zu prüfen, ob das, was sie auszustellen haben, und die Ausstellung, auf welche sie es zu bringen haben, die ansehnlichen Kosten lohnen wird. Diese Aufgabe der Kritik in den einzelnen Fällen stellt aber das Wesen der Ausstellungen nicht selber in Frage. Sie dient nur dazu, daß ein zweckmäßigerer Gebrauch von denselben gemacht werde.

Die erste Industrieausstellung fand 1798 in Paris statt. Seitdem wiederholten sich dieselben dort, und zwar bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts in nationalem Rahmen. Als „Weltausstellung" wurde bahnbrechend die Londoner Ausstellung im Jahre 1851. Dann

---

Die Aussteller und die Ausstellungen. 2. Aufl. 1872. Bucher, Kulturhistorische Studien aus der Industrieausstellung aller Völker. 1851. Huber, Art. Ausstellungen, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. I. 1890. Huber, Art. Ausfuhrmusterlager, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. I.

folgten die Weltausstellungen zu Paris 1855, London 1862, Paris 1867, Wien 1873, Philadelphia 1876, Paris 1878, Paris 1889.

Paris, die Schöpferin und Bahnbrecherin der nationalen Ausstellungen überhaupt, ist in den letzten Jahrzehnten diejenige Stadt geworden, welche an dem internationalen Charakter derselben jetzt am entschiedensten festhält, neuerdings in elfjährigem Turnus (demnächst 1900) sie wiederholt, während in anderen Ländern theils der bloß nationale, theils der arbeitstheilig-fachliche Charakter mehr in den Vordergrund getreten ist. In Deutschland hat es seit 1818 (München) eine große Zahl von provinziellen Ausstellungen gegeben, die sich zumal in den letzten Jahren an allen Enden des Reiches gehäuft haben.

§ 198. Das geschäftsmäßige Interesse einer Bekanntmachung der Waaren für den großen Handel, insbesondere für die Ausfuhr in fremde Länder, kann auch ohne das bunte Anhängsel von Massenvergnügungen und müßiger Schaulust in nüchterner Weise befriedigt werden durch die Exportmusterlager.

Schon Ludwig XI. von Frankreich gab (1471) seiner Gesandtschaft nach England ein Musterlager von Spitzen, Leinwand, Seide mit, „auf daß die Engländer handgreiflich sich davon überzeugen könnten, wie die französischen Kaufleute im Stande wären, sie ebenso gut zu bedienen als die anderen Nationen".

Der Hauptzweck eines „Exportmusterlagers" ist, die Aufmerksamkeit der ausländischen Kundschaft, und zwar ganz in erster Reihe der großhändlerischen, auf die einheimische Industrie zu lenken durch das Mittel einer koncentrirten Sammlung von Mustern alles dessen, was diese Industrie zu leisten im Stande ist.

Es ist verschieden, in gewissem Sinne das Gegenstück des „Handelsmuseums", welches die Bestimmung hat, zur Information der inländischen Producenten über die Leistungen des Auslandes zu dienen, damit sie daran Maaßstab, Vorbild für die eigene Produktion erhalten, welches also einen mehr belehrenden als den praktischen Geschäftsverkehr selber vermittelnden Charakter hat.

Im Frühjahr 1882 wurde, im Anschlusse an die württembergische Landesausstellung, die Gründung des Stuttgarter Exportmusterlagers versucht, hauptsächlich durch die Bemühungen des verdienstvollen Sekretärs der Stuttgarter Handelskammer Dr. Huber. Es gelang, etwa 400 Fabrikanten zur Ausstellung zu bewegen. Aehnliche Anstalten wurden nach dem Stuttgarter Musterinstitut in Berlin 1883—1885 („Centralverein

für Handelsgeographie"), Amsterdam, München, Karlsruhe, Frankfurt a. M., 1886—1888 in Köln, Dresden, Wien, Pest, London („Exportbörse"), Buenos-Aires („ständige Ausstellung") ins Leben gerufen.

Durch Anzeigen, Agenten, Versendung eines viersprachigen Katalogs an etwa 8000 ausländische Firmen führte sich das neue Institut in die Oeffentlichkeit ein. Die finanziellen Mittel werden durch die Beiträge der Aussteller und die Verkaufsprovisionen aufgebracht; an der Spitze steht ein Direktor u. s. w.

Die Zahl der ausländischen Besucher, der Umfang der Geschäftsabschlüsse ist von Jahr zu Jahr gestiegen. Zweigniederlassungen wurden 1885 in Hamburg und im Piräus gegründet.

Die Organisation ruht auf der genossenschaftlichen Selbsthülfe der Interessenten. Bei dieser wie bei den anderen Arten der Genossenschaften kommt es wesentlich auf die leitenden Persönlichkeiten an, welchen Erfolg das Unternehmen hat. Im einzelnen giebt es auch „Exportmusterlager" als Privatunternehmungen Einzelner (so in Berlin).

Eine Weiterentwicklung des in dieser Gestalt verwirklichten Gedankens liegt in der Richtung, daß die ausländischen Kunden aufgesucht werden, indem man „externe" Musterlager errichtet, indem man Kollektivreisende ins Ausland sendet, indem man Waarenausstellungen für gewisse Specialartikel veranstaltet. Die deutsche Industrie hat in Kalkutta, die nordamerikanische in Berlin sich derartig organisirt. Frankreich und Rußland gehen planmäßig darauf aus, an ihre amtlichen Vertretungen im Auslande eine Reihe von Musterlagern ihrer Erzeugnisse anzuschließen. Der Wiener Exportverein und das Pester Handelsmuseum haben Aehnliches versucht.

Wir haben es hier ganz und gar mit einer Organisation zu thun, welche vielleicht aus zur Zeit noch bescheidenen Keimen sich zu großen Verhältnissen entwickelt.

§ 199. Die Mittel der Waarenbekanntmachung, welche der Detailhandel benutzt, also um seine Waare dem Kreise der Konsumenten selber zu empfehlen, berühren sich mit den Mitteln des Großhandels und der Industrie, sofern es die Stätten des modernen Großbetriebes im Detailhandel sind.

Die „Versandgeschäfte" und „Großmagazine" richten Ausstellungen ihrer Waaren her, wie sie der Großhandel kaum jemals, die Industrie nur etwa auf den Kollektivausstellungen dem Publikum gewährt. Ein Gang durch die Räume der „Grands Magasins du

Louvre" ist durchaus dem Gange durch ein Stück einer Landesausstellung zu vergleichen.

Auch die in die Ferne gesandten Cirkulare, Kataloge, Muster, Ankündigungen von Gelegenheitskäufen wiederholen dasjenige, was in dem großen Geschäftsverkehr üblich ist.

Der kleine Detailhandel muß auf beides verzichten. Soweit er es nachahmt, geschieht es auf die Gefahr einer Belastung mit Kosten, welche sein Betrieb nicht zu tragen vermag.

Das Magazinwesen des Kleinhandels ist, wie wir an anderer Stelle schon gezeigt haben, eine wunde Stelle, wenn dasselbe auf der Bahn unaufhaltsam sich fortentwickelt, die es in den letzten Jahrzehnten betreten hat. Zuerst in London*), Paris, Wien, Berlin, dann in den großen Provinzialstädten, jetzt in den Mittel- und Kleinstädten. Es ist lehrreich, aber auch zu ernsten Bedenken anregend, wenn man die ruhelosen Aenderungen beobachtet, welche in der Ausstattung der Kaufläden neuerdings vor sich gegangen sind, eine stufenweise Umgestaltung zur größeren Eleganz und Kostbarkeit — mehr und mehr selbst in Städten von 10—20000 Einwohnern.

Die Großstadt belastet sie mit den ungeheuren Sätzen ihrer Grundrente, und die ökonomisch eingeschränkte Mehrzahl der großstädtischen Käufer weiß herkömmlich, daß sie den Tribut zur Aufbringung dieser Grundrente vorsichtig zu meiden hat. Die Mittelstadt, die Kleinstadt folgt diesen Spuren nach Kräften. Hier wie dort ist es die Manie für kostbare „Geschäftslagen", welche selber die Grundrente in die Höhe treibt.

Vielleicht könnte sich einmal, nach dem Vorbilde der Markthallen und der alten Sitte des Orients mit seinen Bazaren (vgl. oben § 66), eine einheitliche centralisirte Veranstaltung entwickeln, sei es aus genossenschaftlichen Anstrengungen, sei es durch öffentliche Veranstaltungen. Im principiellen Sinne hätte diese Lösung der Frage die Bedeutung, daß

*) Wie schnell es mit diesem Magazinwesen und seinen kostbaren Schaufenstern vorwärts gegangen ist, erhellt aus einer 1739 zu London erschienenen Schrift (Amusemens des Bains de Bade en Suisse, à Londres, chez Samuel Harding), worin es heißt (p. 150): „Londres est le lieu du monde le plus propre à se défaire de son argent, les Marchands y étalant dans de petites armoires vitrées ce qu'ils ont de plus beau, pour tenter les curieux et Passans." Heutzutage ist dieses Mittel — ein kleiner Glaskasten, der die Vorübergehenden anlockt, welches 1739 einem Kenner der Großstädte Europas als eine Besonderheit von London, der größten Stadt Europas, auffiel — heutzutage ist es in dem kleinsten Städtchen bereits ein überwundener Standpunkt, und selbst hier haben sich große Schaufenster an die Stelle gedrängt.

der endlose Wettkampf mit immer größeren Opfern und immer unerschwinglicheren Geschäftsunkosten ein für alle Mal geschlossen würde.

Die „Magazingenossenschaften" der Handwerker haben sich seit lange ein ähnliches Ziel gesetzt.

§ 200. Das üblichste Mittel der Bekanntmachung für den Kleinhandel wie für viele andere Zwecke ist die öffentliche Ankündigung (Annonce).

Viele Jahrhunderte lang, mit Resten, die in unsere Gegenwart hineinragen, hat dazu das Ausrufen gedient. Im mittelalterlichen Paris*) wurde durch öffentliche Ausrufer (crieurs) alles Mögliche bekannt gemacht, Todesfälle, Einladungen zu Begräbnissen, verlorene Gegenstände, Waaren, die feil gehalten wurden, insbesondere der Wein des Landes, später auch fremder Wein, sei es nun, daß er von dem Ausrufer selber ausgeschenkt wurde, oder daß dieser nur mittheilte, wo eben ein Faß frisch angestochen sei. Es gab eine Korporation der Ausrufer, die noch unter Ludwig XIII. bestand (30 Mitglieder) und den Wein ausrief. Nach der Weinlese war es das Vorrecht des Königs, das Gewächs seiner Domänen ausrufen zu lassen. Erst wenn dieses verkauft war, durften die Ausrufer den anderen Weinverkäufern dienen.

Bis heute ist in romanischen Ländern, in Frankreich mehr in den Provinzialstädten als in der Hauptstadt, von der alten Sitte manches übrig geblieben. Nur ausnahmsweise bemerken wir dergleichen noch in Deutschland, am ehesten in alten Städten mit alten zähen Gewohnheiten oder in ganz kleinen Ortschaften, in denen die Publikationsmittel des Jahrhunderts noch nicht Wurzel haben schlagen können.

Von Paris sagt der jüngere Savary**) in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts: man begnügt sich gegenwärtig damit Anschläge (affiches) an die Straßenecken und öffentlichen Plätze zu machen behufs Verkaufs der Waaren oder zur Wiedererlangung der verlorenen Sachen.

Die Sitte solcher Anschläge hat sich im Laufe des 19. Jahrhunderts zu einer Einrichtung von besonderer Bedeutung entwickelt, wie das der Anblick von New York, London, Paris, Berlin zeigt. Theilweise mit den ärgsten Uebertreibungen und Geschmacklosigkeiten; im Einzelnen mit so großen Erfolgen, sei es für den Zweck, sei es für das Mittel, daß in

*) Vgl. Réglements sur les Arts et Métiers de Paris rédigés au XIII siècle p. Depping (Paris 1837) p. LX sq. Paris sous Philippe-le-Bel p. Géraud (Paris 1837) p. 502 ff.

**) Art. Crieur, Dictionnaire universel de Commerce. 1742.

London ein zu großem Reichthum gelangter Geschäftsmann, der dann im Parlament und in der Regierung eine Rolle spielte, wegen der Quelle seines Reichthums „billsticker" zubenannt wurde.

§ 201. Von allem am wichtigsten aber ist heute das Annoncenwesen der Zeitungen und Zeitschriften.

Es ist ohne Zweifel, im Zeitalter des Buchdrucks und des obligatorischen Volksschulunterrichtes, die korrekte Fortbildung des Ausrufers (und der Anschlage) der alten Zeit. Es ist das natürliche Anhängsel des Zeitungswesens*), in dessen demokratischer Ausbreitung zum täglichen Nahrungsmittel der Bevölkerung. Es hat aber wiederum durch seine eigene Kraft eine so ausgiebige ökonomische Unterlage, daß in alter wie namentlich in neuer Zeit das Verhältniß eines Anhängsels sich umgedreht hat und an die Annoncen sich die Zeitungen hängen.

Dieses ist geschehen nicht nur durch die einfache Zweckmäßigkeit der Sache — weil nämlich in der That eine wachsende Fülle von Dingen sich dieses Mittels der Bekanntmachung bedienen muß, um an den Mann zu gelangen. Es ist gerade die sinnwidrige Erhöhung der nothwendigen Kosten für diesen Zweck, welche zu der Steigerung beigetragen hat.

Jede größere Zeitung macht uns das durch ihre Annoncenbeilagen

---

*) Der Begründer des französischen Zeitungswesens war auch der erste Inhaber eines Annoncenbureaus, indem er in besonderen Zeitungsblättern unter dem Titel „Bureau d'adresse et de rencontre" ohne Namensnennung Kauf- und Verkaufsofferten, Stellengesuche u. dgl. bekannt machte, bezüglich deren alles Nähere in seinem Bureau zu erfahren war. In ähnlicher Weise hat sich in England um die Mitte des 17. Jahrhunderts zuerst das Annoncenwesen herausgebildet (zu Ende des 17. Jahrhunderts schon Heirathsgesuche). In Deutschland finden sich die Zeitungsanzeigen gegen Ende des 17. Jahrhunderts. Ursprünglich waren es (wie vielfach in kleinen Orten noch heutzutage) lediglich sogenannte „Intelligenzblätter", die nur für Anzeigen bestimmt waren. Daraus wurde allmälig eine Verbindung von politischen Neuigkeiten und Anzeigen. Ganz neuerdings haben sich wieder Blätter entwickelt (Generalanzeiger u. dgl.), die ausschließlich oder ganz überwiegend Anzeigen enthalten.

Die Einnahme der „Times" aus Anzeigen wurde bereits 1875 auf 11 Millionen Mark berechnet. Der „New York Herald" soll noch weit höher kommen. Vgl. Neukamp, Art. Zeitungen, Zeitungswesen, Zeitungsanzeigen, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 1894. H. Wuttke, Die deutschen Zeitschriften und die Entstehung der öffentlichen Meinung. 3. Aufl. Leipzig 1875. D. v. Biedermann Das Zeitungswesen sonst und jetzt. Leipzig 1882. E. Hatin, Histoire politique et litteraire de la presse en France. Paris 1859—1861. A. Andrews, The history of British Journalism. London 1887. Fr. Hudson, Journalism in the United States from 1690 to 1872. New York 1873.

deutlich. Wenn beispielshalber eine Emissionsbank mit ihrem Prospekt eine ganze große Seite der Zeitung bedeckt, wenn ein Großmagazin dieses nicht bloß nachahmt, sondern sich täglich an derselben Stelle in derselben Ausdehnung zeigt; wenn dieses in Dutzenden und Hunderten von Tagesblättern und Wochenblättern sich vervielfältigt — so ist wohl verständlich, wie fruchtbringend dieses Annoncenwesen den Besitzern der Zeitungen (den Annoncenpächtern u. s. w.) sein mag, wie der ganze ökonomische Bestand einer Zeitung darauf beruhen mag*). Dagegen ist es nicht zu begreifen, wie die ins Enorme gesteigerte Größe dieser Unkosten sich entsprechend belohnen kann in dem Erfolge der angebotenen Waaren und Leistungen.

Es giebt freilich anekdotenhafte Berichte über die Erfolge einzelner großer Geschäftsleute, welche den Anschein erwecken wollen, als sei ein hoher Aufwand für Reklame die Wünschelruthe für kaufmännischen Erfolg. Eine genauere Untersuchung über die thatsächlichen Erfahrungen wäre wohl noch zu machen — etwa an der Hand zahlreicher Geschäftsbücher. Inzwischen ist jenem Anschein ein starker Zweifel entgegenzusetzen. Und wo wirklich bewiesen ist, daß irgend ein großer Erfolg der Reklame verdankt wird — die jeweils obenauf schwimmenden Pillen oder ein Malzextrakt, eine Seife — so bliebe die Frage die, ob dieses nicht die rari nantes in gurgite vasto, die seltenen Glücklichen, sind neben hunderten und tausenden anderer, welche ähnliche Opfer für ihr Angebot von besseren Waaren dargebracht haben, ohne irgend einen Erfolg zu erzielen.

Eins ist gewiß. Für die Mehrzahl der Kleinhändler der Gegenwart liegt in diesen Uebertreibungen des Anzeigenwesens eine beständig zunehmende Last, die ihnen das Leben schwer macht. Die Aufgabe wäre die, zu suchen, ob sie sich von dieser Last nicht befreien könnten.

Man hat, um den mannigfaltigen Gebrechen des Annoncenwesens entgegenzutreten, eine Verstaatlichung auch hiefür vorgeschlagen. So radikal das Mittel wäre, es würde nicht einmal die Mißbräuche aufheben. Denn in den Formen der üblichen Zeitung — wie es schon jetzt in den verhüllten „geschäftlichen Mittheilungen" geschieht — würde sich allerhand neuer Raum für das Alte wiederfinden.

Eher ließe sich denken, daß durch Vereinbarung der betheiligten Geschäftsleute die Schranken gezogen würden aus ihrem eigenen naheliegenden Interesse heraus, um die Last der wachsenden Unkosten abzu-

*) Auch abgesehen von der Korruption, zu der dieses Annoncenwesen die Mittel liefert, wie es namentlich bei der Emission von neuen Werthpapieren der Fall ist, wo der hohe Preis der Annonce der Preis der Empfehlung im Handelstheil der Zeitung ist oder ein Theil des Preises.

schütteln. Wenn jeder von ihnen auf den hundertsten Theil einer Seite sich beschränkt, erreicht er gerade so viel, wie wenn jeder eine ganze Seite braucht.

Hiebei sind die Ausschreitungen sittlicher Art noch nicht zur Sprache gekommen, von ihnen ist im Folgenden besonders zu reden.

V. Unlauterer Wettbewerb*).

§ 202. Das System der freien Konkurrenz oder des freien Wettbewerbes, welches nach den Lehren der Wissenschaft des 18. und 19. Jahrhunderts mehr und mehr in die Volkswirthschaft der Gegenwart eingedrungen ist, setzt zweierlei Einschränkungen des Wettbewerbes voraus. Einschränkungen ökonomischer Art und Einschränkungen sittlicher Art.

Die Einschränkungen ökonomischer Art beruhen auf der Wahrheit, daß der Wettbewerb aufhört, sobald er zur Vernichtung der Mitwerbenden führt. Diese müssen also sich Schranken setzen für die Intensität ihres wirthschaftlichen Kampfes, um trotz desselben bestehen zu können. Der problematische Charakter, welcher sich hieraus für das Wesen der Konkurrenz ergiebt, der Zusammenhang mit dem Koalitionswesen (Kartellen u. s. w.) ist uns an anderer Stelle bereits bekannt geworden (vgl. oben §§ 107—119).

Die Einschränkungen sittlicher Art entspringen dem Wesen des Menschen und der menschlichen Gesellschaft. Aus ihm folgt die fortschreitende Einengung der Mittel des Wettkampfes, die fortschreitende Ausschließung von Mitteln der Gewaltthat, der Arglist und des Betruges.

Diese Schranken setzt im heutigen Staate das Strafrecht. Jedoch zunächst gleichsam nur die Schranken der elementaren Nothdurft. Daneben bleiben Forderungen weitergehender Einschränkung übrig, welche in jeder gesitteten Gesellschaft, wo nicht durch den Zwang des Rechts, durch die Sitte des Standes, der Berufsgruppe, durch die individuelle Moral durchgesetzt werden. Hundert Dinge, welche das Strafgesetz nicht verfolgt, gelten als „unanständig" nach den Begriffen gesitteter Menschen.

*) W. Stieda, Unlauterer Wettbewerb. Conrad's Jahrbücher. 1896. Bd. LXVI S. 74—98. Ed. Rosenthal, Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 1. Supplementband (1895) S. 869—891. Bei letzterem eine Uebersicht über die umfangreiche juristische Literatur, zumal die neuere französische Literatur über die concurrence déloyale.

Vielerlei Mittel des Erwerbes können vom öffentlichen Richter nicht geahndet werden; aber in jeder guten Gesellschaft giebt es nur eine Stimme darüber.

Die neuere Bewegung für eine gesetzliche Verfolgung des „unlauteren Wettbewerbes" will allerdings so weit nicht gehen, daß sie nun alle jene Handlungen mit Strafe bedroht, welche als „unanständig" gelten. Sie begnügt sich, ein Zwischengebiet festzustellen und auf diesem ein Reihe von Fällen zu formuliren, welche einer öffentlichen Repression bedürftig erscheinen.

In anderen Ländern, so namentlich in Frankreich, hat herkömmlich die Gesetzgebung oder die Rechtspflege dafür gesorgt, solche Lücken auszufüllen. Der Begriff der „Concurrence déloyale" mußte genügen, durch die Judikatur auf alle einzelnen Fälle angewendet zu werden, wo nach dem Ermessen des Richters eine solche Lücke vorhanden war. Nicht das Gesetz, sondern der Richter paßt das Recht an die einzelnen Vorkommnisse des Geschäftslebens an. In ähnlicher Weise wie das common law Englands gewisse Rechtsbegriffe enthält, die durch die Rechtspflege lebendig erhalten werden, um die Lücken zu stopfen, welche die Gesetzgebung offen läßt.

Es ist der Art. 1382 des Code Civil, welcher vorschreibt, daß wer einem anderen widerrechtlich Schaden zufügt, den Schaden zu ersetzen verpflichtet sei. Jede Ueberschreitung der Konkurrenz durch unredliche Mittel wird als eine widerrechtliche Schadenszufügung angesehen. Diese Concurrence déloyale wird als Privatdelikt aufgefaßt, das nur privatrechtliche Folgen hat. In einzelnen Fällen wird aber durch Specialgesetz auch ein strafrechtlicher Schutz gewährt.

Je nach den Mitteln der Concurrence déloyale unterscheidet das französische Recht drei Gruppen: 1. Anmaßung fremder Unterscheidungszeichen, 2. Anmaßung besonderer Auszeichnungen, 3. Herabsetzung des Konkurrenten (dénigrement).

§ 203. In Deutschland hat die Judikatur bisher, trotz des Vorhandenseins von Handhaben in den bestehenden Rechten (sowohl in den gemeinrechtlichen wie in den partikularrechtlichen Gebieten), unterlassen, den gleichen Gedanken intensiv zu verfolgen.

Erst die neueste Gesetzgebung des Deutschen Reiches hat hier Bahn brechen müssen. Vorläufer waren die Art. 20, 27 des Deutschen Handelsgesetzbuches gegen den Firmenmißbrauch, dann die Gesetze zum Schutze des Urheberrechts, das Patentgesetz, dessen § 40 die Patentanmaßung

mit Strafe bedroht, namentlich das Markenschutzgesetz von 1874 und das an dessen Statt getretene Gesetz zum Schutze der Waarenbezeichnungen vom 12. Mai 1894.

An dieses letztere Gesetz knüpften sich die Bestrebungen für ein Gesetz über den unlauteren Wettbewerb, als eine Ausbildung des dort einseitig Begonnenen. Es sollte dadurch nach der Zusage der Reichsregierung „auf dem ganzen Gebiete unserer Gewerbthätigkeit wieder Treu und Glauben zur Geltung gebracht" werden.

Das hienach erlassene Gesetz vom 27. Mai 1896, welches seit dem 1. Juli 1896 in Kraft getreten ist, die Frucht von drei erneuten Entwürfen des Bundesraths, verzichtet nun freilich darauf, alle Seiten des „unlauteren Wettbewerbes" zu verfolgen und den Grundsatz von Treu und Glauben im Einzelnen zu seinen Konsequenzen zu führen. Es begnügt sich mit ungefähr den gleichen Richtungen, in welchen sich die Rechtsprechung über die Concurrence déloyale bewegt.

Und zwar sind die Hauptpunkte des Gesetzes diese*):

Der erste ist derjenige, welcher an unsere Betrachtungen über die Bekanntmachung der Waaren anknüpft und sich gegen die *schwindelhafte Reklame* richtet.

Unrichtige Angaben über Beschaffenheit, Herstellungsart oder Preisbemessung von Waaren, über die Bezugsquelle, über den Anlaß des Verkaufs, über den Besitz von Auszeichnungen — wenn sie geeignet sind, den Anschein eines besonders günstigen Angebotes hervorzurufen, sollen unterlassen werden. Auf Unterlassung kann klagen jeder Konkurrent oder ein Verband von Gewerbtreibenden. Die Klage hat zum Gegenstande den Anspruch auf Unterlassung solcher Angebote und auf Ersatz des Schadens.

Sind die unrichtigen thatsächlichen Angaben wissentlich unwahr, so tritt Geldstrafe bis zu 1500 Mark hinzu. Im Wiederholungsfalle kann auf Gefängniß bis zu 6 Monaten erkannt werden**).

*) Der Wortlaut des Gesetzes ist abgedruckt u. a. in Conrad's Jahrbüchern. 1896. Bd. LXVII. 564.

**) Wie ernst das Gesetz gehandhabt wird, beweist der folgende Fall, welcher im Mai 1897 von einer schöffengerichtlichen Abtheilung des Berliner Amtsgerichts I entschieden worden ist. Der Klage lag folgender Thatbestand zu Grunde: Der Angeklagte hatte in den Schaufenstern seines Geschäfts Plakate angebracht, auf welchen mit großen Buchstaben angezeigt war, daß ein Dutzend Veilchen 1 Pfg. koste. Nun kostet die Herstellung künstlicher Veilchen schon 2 Pfg. pro Dutzend; der Angeklagte selbst hat für die Veilchen seinen Lieferanten auch diesen Preis bezahlen müssen. Der Angeklagte behauptete nun, und zwar mit Recht, daß ihm Niemand verwehren könne, seine Waare zur Hälfte des Einkaufspreises zu verkaufen; der Privatkläger behauptete aber, und

Der zweite Punkt betrifft die Herabsetzung des Konkurrenten. Ueber das Erwerbsgeschäft des anderen, über die Person des Inhabers oder Leiters des Geschäfts, über die Waaren oder gewerblichen Leistungen eines anderen unwahre Behauptungen thatsächlicher Art aufstellen oder verbreiten, welche geeignet sind, den Betrieb des Geschäftes zu schädigen, verpflichtet zum Schadenersatze. Wird derartiges wider besseres Wissen begangen, so tritt Geldstrafe bis zu 1500 Mark oder Gefängniß bis zu einem Jahre ein.

Drittens der Mißbrauch eines fremden Namens. Wer im geschäftlichen Verkehr einen Namen, eine Firma oder die besondere Bezeichnung eines Erwerbsgeschäfts (einer Druckschrift) in einer Weise braucht, welche darauf berechnet und geeignet ist, Verwechslungen mit dem Namen hervorzurufen, deren sich ein anderer befugtermaßen bedient, ist zum Schadenersatz und zur Unterlassung der Wiederholung verpflichtet.

Viertens der Verrath von Geschäftsgeheimnissen. Während der Geltungsdauer des Dienstverhältnisses dürfen Bedienstete Geschäftsgeheimnisse zum Vortheil von Konkurrenten nicht verrathen, bei Strafe bis zu 3000 Mark oder Gefängniß bis zu einem Jahre, nebst Verpflichtung zum Schadenersatze für den geschädigten Principal. Gleiche Strafe

---

trat dafür den Beweis an, daß der Angeklagte in diesem Falle gar nicht die Absicht hatte, wirklich zu diesem Preise zu verkaufen, sondern die billige Preisankündigung nur als Mittel benutzen wollte, um Käufer für andere Sachen anzulocken. Der Angeklagte soll höchstens 12 Dutzend zu dem angezeigten Preise von 12 Pfg. verkauft haben; verlangte dagegen Jemand 15 Dutzend, so wurde die Waare nicht zu dem angezeigten Preise, sondern nur zu dem Preise von 25 Pfg. abgelassen. Ebenso sollen Leute, die Vormittags ein Groß für 12 Pfg. gekauft hatten, zurückgewiesen worden sein, wenn sie am Nachmittage wieder ein Groß für denselben Preis verlangten. Der Vertreter des Privatklägers und durch das Gebahren des Beklagten Geschädigten machte geltend, daß, wenn ein Kaufmann im Schaufenster Preise für Waaren ankündige, es als selbstverständlich gelte, daß er jedes verlangte Quantum zu diesem Preise verkaufe. Bei Bezug größerer Quantitäten pflege sogar regelmäßig eine Preisermäßigung einzutreten. In der Verhandlung wurde u. a. ausgeführt, daß durch das Verfahren des Beschuldigten der ganze Zweig der Fabrikation künstlicher Blumen schwer geschädigt worden sei. Sowohl die Engros- wie die Detailkunden wollen die üblichen Preise nicht mehr bewilligen, und in Folge der Preisankündigung des Angeklagten hätten auch die anderen großen Waarenhäuser den Preis für künstliche Veilchen auf 12 Pfg. pro Groß ermäßigen müssen. Diese hätten aber im Gegensatz zu dem Beschuldigten wirklich jedes gewünschte Quantum zu diesem Preise verkauft. Auf Grund der Beweisaufnahme und des Gutachtens des gerichtlichen Sachverständigen, welcher bekundete, daß der dem reellen Blumenverkäufer zugefügte Schaden ein sehr bedeutender ist und der Privatkläger zu den am meisten Geschädigten gehört, erachtete der Gerichtshof den Beschuldigten des Vergehens gegen § 4 des Gesetzes zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes schuldig und verurtheilte ihn zu einer Geldstrafe von 100 Mark.

trifft den Konkurrenten, der davon Nutzen zieht, oder einen Dritten, der das Geheimniß ihm mittheilt.

Eine sich hiemit berührende gesetzliche Ordnung, welche nach der entgegengesetzten Seite hin reagirt, ist neuerdings durch die Revision des deutschen Handelsgesetzbuches herbeigeführt worden, welches (§ 74) bestimmt:

Eine Vereinbarung zwischen dem Principal und dem Handlungsgehülfen, durch welche dieser für die Zeit nach der Beendigung des Dienstverhältnisses in seiner gewerblichen Thätigkeit beschränkt wird, ist für den Handlungsgehülfen nur insoweit verbindlich, als die Beschränkung nach Zeit, Ort und Gegenstand nicht die Grenzen überschreitet, durch welche eine unbillige Erschwerung des Fortkommens des Handlungsgehülfen ausgeschlossen wird.

Die Beschränkung kann nicht auf einen Zeitraum von mehr als 3 Jahren von der Beendigung des Dienstverhältnisses an erstreckt werden.

Fünftens endlich wendet sich das Gesetz gegen Verschleierung der Quantität.

Hier begnügt es sich aber mit der Vollmacht für den Bundesrath, zu beschließen, daß bestimmte Waaren im Einzelverkauf nur in vorgeschriebenen Einheiten (der Zahl, Länge und des Gewichts) oder mit einer Angabe über Zahl, Länge u. s. w. verkauft werden dürfen. Bei Strafe bis zu 150 Mark.

Diese Vorschrift, von zunächst fakultativer Tragweite, knüpft — wie übrigens die ganze Materie — an ältere Vorgänge an. In der Schweiz hat bis in die neueste Zeit hinein die alte Vorschrift eines obrigkeitlichen Brotgewichtes in mehreren Kantonen und der Konflikt derselben mit dem durch die Bundesverfassung gewährleisteten „Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit" die Aufmerksamkeit beschäftigt*).

§ 204. Ein Stück dieser Rechtsmaterie hat bereits den Boden der internationalen Gemeinschaft betreten.

Es ist der Schutz der Waarenbezeichnungen. Das deutsche Gesetz über diesen Gegenstand, vom 30. November 1874, ist durch Gesetz vom 12. Mai 1894 verbessert worden.

*) Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. 1883. Bd. XXXIX. 1884. Bd. XL. „Art. 31 der schweizerischen Bundesverfassung" (vgl. „Ueber das Grundrecht der Gewerbefreiheit" in meinen Nationalökonomischen Studien. 1886. S. 177—256).

Der Schutz eines Waarenzeichens ist durch die Eintragung in die Zeichenrolle bedingt, welche von dem kaiserlichen Patentamt zu Berlin geführt wird. Zwischen Fabrik- und Handelszeichen besteht kein Unterschied; der Kaufmann, Vermittler, Kommissionär ist in demselben Umfange wie der Fabrikant oder Handwerker markenschutzberechtigt.

Für unbefugten Gebrauch eines Waarenzeichens ist (auch bei grober Fahrlässigkeit) eine civilrechtliche Verantwortlichkeit statuirt. Bei dolosen Zuwiderhandlungen findet daneben eine Geldstrafe bis zu 10 000 Mark statt.

Dieser Schutz nun ist ausgedehnt auf alle Personen, deren Heimathland deutsche Waarenbezeichnungen in gleichem Umfange schützt wie inländische. Das bedeutet aber (nach der amtlichen Bekanntmachung vom 24. September 1894) die große Mehrzahl der überhaupt in Betracht kommenden Staaten (Vereinigte Staaten von Amerika, Großbritannien, Frankreich, Schweiz, Oesterreich-Ungarn, Rußland, Belgien, Dänemark, Schweden, Niederlande, Italien u. s. w.).

Am 20. März 1883 ist zu Paris eine internationale Union zum Schutze des gewerblichen Eigenthums (also von größerem Umfange, insbesondere für Patentschutz) errichtet. Sie wurde gebildet hauptsächlich durch die romanischen Länder, daneben Schweiz, Belgien, Niederlande, Dänemark.

Diese Union erweiterte (Mailand 1890) ihre Aufgaben auf den internationalen Schutz auch gegen eine falsche Bezeichnung des Herkunftsortes einer Waare, derart, daß bei der Einfuhr dieser Grund zur Beschlagnahme führt.

Das Deutsche Reich, ebenso die große Mehrzahl der großen Staaten ist dieser internationalen Union bisher fern geblieben.

VI. Handelskredit.

§ 205. Der heutige Staat ist bemüht, wie wir es aus einem Zeugniß der deutschen Reichsregierung eben kennen gelernt haben, Treu und Glauben auf allen Gebieten des Erwerbslebens zur Geltung zu bringen. Treu und Glauben hat der Handel zur Geltung gebracht auf einem Hauptgebiet und in einem Zeitalter, da es noch keinen Staat gab, der selber Treu und Glauben wahrte. In dem großen Handelsverkehr lagen Jahrhunderte lang die Oasen des Kredites, während in der umliegenden Welt Betrug und Arglist des ungebändigten Naturmenschen die jungen

Keime des Kredites immer wieder niedertraten (vgl. Syst. II § 496; überhaupt §§ 470—556 und Syst. I §§ 415—423).

Die Blüte der spanischen Ritterschaft fälscht das Unterpfand; die deutschen Kaiser des 15. Jahrhunderts gehen bei Nacht und Nebel davon, um den Gläubigern zu entfliehen, die wiederum ihre Flucht durch Gewalt vereiteln; das öffentliche Schuldenmachen vollends ist — von den Städten abgesehen — eine lange Reihe des Wortbruches und der Gewaltthat. In diesen Zeiten ist es der große Handel, welcher zu dem Bewußtsein kommt, daß Worthalten für ihn Lebensluft ist, und welcher sich die entsprechenden Institute seit dem frühen Mittelalter in dem strengen Rechte der Messen und der Wechsel schafft (vgl. oben §§ 63, 74—76).

Diese Traditionen hat der Handel, jedenfalls der große, in allen gesitteten Völkern so sehr festgehalten, daß die Standesehre und der Kredit des Kaufmannes nahezu identische Begriffe sind.

Worauf beruht das? Warum bedeutet für diesen Stand der Kredit so viel mehr als für einen anderen?

Weil seine Thätigkeit, mehr als die eines anderen produktiven Standes, an Wagnisse geknüpft ist, deren glücklicher Ausgang zum großen Theile durch die Tüchtigkeit der Persönlichkeit bestimmt wird. Nirgendwo so leicht wie in dem Berufe des großen Handels regt sich der Zweifel an der Sicherheit der einzelnen Existenz, nirgendwo ist die Empfindlichkeit so groß, welche jedes wirthschaftliche oder politische Ereigniß rege macht; daher bedarf es auch in keinem erwerbenden Berufe so sehr der widerstandsfähigen Persönlichkeit, welche mitten in dieser Welt des Zweifels Vertrauen erweckt. Vertrauen in die jederzeit bereite Zahlungsfähigkeit zur Einhaltung seiner Verpflichtungen — und das ist der Kredit.

§ 206. Wie aller Kredit, zerfällt auch der Handelskredit in Pfandkredit und Personalkredit.

In der Sprache des Kaufmannes wird unterschieden zwischen demjenigen Kredit, für welchen „Deckung" vorhanden ist, und dem „ungedeckten" Kredit. Mit einer älteren Bezeichnung, welche an die Kulturübertragung erinnert, die von den Italienern und ihrem Bankwesen ausgegangen ist zu den Völkern diesseits der Alpen, benennt man im Handel die Beleihung gegen Unterpfand „Lombarddarlehen".

Solch „Lombardkredit" wird gewährt auf das Unterpfand der Urkunden über gelagerte oder verladene Waaren (Lagerscheine, Warrants, Dockwarrants, Konnossemente) oder auf handgreiflich übergebene Werth-

papiere. Mit Freihaltung eines Randes (margin) der Werthschwankung wird für diese Unterpfänder ein Theil (drei Viertel, zwei Drittel u. dgl.) ihres zeitweiligen Marktwerthes als „Vorschuß" gegeben.

Das Handelskapital wird auf diese Weise frei gemacht bis auf einen nothwendigen Rest und kann sich anderen Ankäufen zuwenden. Es ist bei jeder Waare nur für den Spielraum ihrer Werthschwankung festgebunden.

Der Kredit im engeren Sinne, derjenige, welcher der Persönlichkeit des Kaufmanns gewährt wird, der Personalkredit, setzt an der Grenze ein, wo der Lombardkredit aufhört. Hier zeigt sich das eigentliche Vertrauen, ja Ansehen, welches die einzelne Persönlichkeit sich errungen hat. Es ist keineswegs allein bedingt durch die Größe des eigenen Kapitalbesitzes. Bei völlig gleicher Größe des Vermögens werden die Charaktereigenschaften, die Geschäftsgewohnheiten, die erprobte Rechtschaffenheit, Vorsicht, Zuverlässigkeit der leitenden Persönlichkeit (Persönlichkeiten) einen ganz verschiedenen Erfolg auf dem Markte des kaufmännischen Kredites erringen.

Vollends werden solche persönlichen Eigenschaften in kritischen Zeitläuften den Ausschlag geben.

§ 207. Eine verfeinerte Technik, auch im Sinne des Handelskredits, zeigt der Terminhandel (welcher im folgenden Kapitel näher zu erörtern ist).

Dieser ist auf fungible Waaren und typische Quantitäten derselben gerichtet, welche erst zu einem künftigen Termin in die Erscheinung treten sollen. Der Handel hat bis dahin Zeit, über ihren Preis zu kontrahiren, ohne sie in konkreter Gestalt zu empfangen oder zu liefern. Es fällt daher die Veranlassung zum Lombarddarlehen auf ein darin festgelegtes Kapital fort. Erst im Momente der wirklichen Lieferung zum Termin tritt ein solches Bedürfniß ein.

Bis dahin koncentrirt sich der Handel auf jenen Rand, welcher bei der bevorschußten Waare übrig bleibt als der Spielraum der Werthschwankungen.

Die beiden Kontrahenten in den Geschäften des Terminhandels geben sich daher wechselseitig Kredit auf die Breite dieses Randes*). Die beiden Kontrahenten mögen gleich hoch oder gleich niedrig im Kredit

*) Vgl. meinen Aufsatz über „Die auswärtigen Anleihen an der Londoner Börse". Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. 1877, 138.

stehen, so wird — wie es vielfach an den großen Börsen des Terminhandels der Fall ist — diese Kompensation zu Gunsten des ungedeckten Personalkredits wirken. Oder es mag eine einseitige Minderwerthigkeit des Kredits vorliegen, so wird diese zur Forderung eines „Einschusses" („Nachschusses") veranlassen, um als Unterpfand die Gefahr jenes Randes zu decken.

Das Institut der Liquidationskassen pflegt, wie wir weiter unten sehen werden, grundsätzlich jene Bedeckung des Randes (margin) von beiden Kontrahenten zu verlangen, indem dieses Institut selber der unparteiische Dritte ist, welcher gleich einem Bankinstitut den Kredit gegen angemessene Sicherheit gewährt.

§ 208. Die Kreditorganisation des Handels hat ihre reife Gestalt erst dann empfangen, wenn die Kreditgewährung von dem Waarenkauf losgelöst und den Banken übertragen ist. Das ist die Arbeitstheilung, welche hier wie sonst das Kennzeichen entwickelter Volkswirthschaft ist und durch die entsprechenden Erscheinungen in den höchst entwickelten Ländern und auf den Gipfeln des großen Geschäftsverkehrs erfahrungsmäßig bestätigt wird.

Der Kredit löst sich los von dem Waarenumsatze. Der Kredit nimmt zu, aber der Waarenumsatz wird immer mehr gegen Baarzahlung vollzogen. Dieser scheinbare Widerspruch (scheinbar — vom Standpunkte unentwickelter Arbeitstheilung) löst sich dadurch auf, daß die Banken den Kredit gewähren, nicht der Verkäufer, daß der Käufer daher mit Baar durch die Bank versehen ist. Der einstmals formulirte falsche Gegensatz von Geldwirthschaft und Kreditwirthschaft als zweier Entwicklungsstufen der Volkswirthschaft, die beruhen sollen auf der Art des Umsatzes, zerfällt auch von dieser Seite her. Denn gerade bei entwickelter Kreditwirthschaft findet nicht ein Umsatz gegen Kredit, sondern ein Umsatz gegen Baar statt.

Die Bank zieht das Kreditgeschäft an sich. Sie befreit dadurch den Handel von einer lästigen Beimischung und koncentrirt ihn auf seine eigenen Sorgen. Sie macht sein eigenes Kapital frei für so viel größere und häufigere Unternehmungen. Sie selber aber ist, als Sammelpunkt der Kapitalien, so viel besser befähigt, Darlehen zu gewähren. Sie ist, als arbeitstheilig geübtes Organ, auch so viel urtheilsfähiger für die richtige Erkenntniß der Kreditwürdigkeit. Sie ist gleichsam die berufsmäßige Instanz für die Kritik über alle einzelnen Existenzen des Geschäftslebens.

§ 209. Die Baarzahlung steigt von der Höhe des großen Handelsverkehrs mehr und mehr in die tieferen und breiteren Schichten herab.

Der berechtigte Kreditbedarf des Producenten findet seine Befriedigung in der Bank, die ihm seine Wechsel diskontirt, die ihm einen Buchkredit (in „laufender Rechnung") von bestimmter Größe gewährt. Der Kreditbedarf des Konsumenten wird absorbirt durch die Fortschritte wirthschaftlicher Gesittigung, zufolge derer ein vernünftiger Haushalter seinen Bedarf mit seinem Einkommen in Einklang zu bringen weiß.

Im Großhandel und Großbetrieb des Detailhandels ist es gegenwärtig bereits das Kennzeichen der kräftigeren, lebensfähigeren Unternehmungen, daß sie stets mit Baarzahlung wirthschaften, daß sie jederzeit gerüstet sind, günstige Gelegenheiten des Einkaufs auszunutzen, daß sie für den Verkauf durch die Verlegenheit um Baargeld nicht gedrängt sind, vielmehr auch auf dieser Seite den besten Zeitpunkt in Ruhe abwarten können. Die „Gelegenheitskäufe" (occasions) der großen Händler sind übrigens solche, welche aus dem Uebergewicht des mit Baargeld versehenen Kaufmanns über den um eben dieses Geld verlegenen Verkäufer entspringen.

Bei näherer Prüfung des Geschäftsbetriebes beider Kategorien, der durch Baarvorrath überlegenen und der um Baarzahlung in Verlegenheit gerathenen, würde sich wahrscheinlich herausstellen, daß jene erstere Kategorie, die stärkere von beiden, keineswegs von dem Kredit weniger Gebrauch macht als die Kategorie der anderen. Nur ihr Kredit ist auf korrektere Weise organisirt; sie haben ihn bei der Kreditanstalt, sie vermengen ihn nicht mit ihren Waarengeschäften. Sie gehen mit ihrem Kreditbedarf an die ordnungsmäßige Instanz, welche dazu geschaffen ist, Kredit zu gewähren, welche namentlich dazu befähigt und berufen ist, die Kreditwürdigkeit der einzelnen danach Verlangenden zutreffend zu beurtheilen.

Dadurch werden die Geschäftssitten gereinigt, schwindelhafte Existenzen desto eher ausgeschieden; es wird der Handel um die Waaren auf sein eigentliches Feld beschränkt und ihm die Sorge um die Qualität der Käufer abgenommen.

§ 210. Wenn nun aber im Großhandel es bloß eine veraltete Form der Befriedigung des Kreditbedürfnisses, eine rückständige Stufe der Arbeitstheilung ist, die der Fortbildung harrt, zum Theil dieselbe

bereits erfahren hat — so ist es in den Verhältnissen des Kleinhandels zu den Konsumenten etwas Schlimmeres.

Daß produktive Geschäftsleute zur Ausdehnung ihres Betriebes neben dem eigenen Kapital durch den ihnen gebührenden Kredit fremdes Kapital heranziehen wollen, ist ein an sich normaler Vorgang, dem die neue Volkswirthschaft nicht entgegensteht, sondern immer mehr zu Hülfe kommt. Der wachsende Ueberfluß der Kapitalbildung, das Herabgehen des Zinsfußes treiben die Ströme des Kapitals immer freigebiger nach allen Enden hin, an denen sie verlangt werden.

Es ist nur die Frage der Form, die Frage der verbesserten Organisation.

Anders bei der Borgwirthschaft der Konsumenten. Die hier regelmäßig zu Grunde liegenden Anlässe sind Mangel an ökonomischer Ordnung und Mangel an Fähigkeit, den Bedarf dem Einkommen anzupassen. Es ist gewiß nur eine Minderzahl von Fällen, in denen diese Borgwirthschaft einen lobenswerthen Charakter hat. Es sind Fälle der Noth, in denen wiederum die Form der Borgwirthschaft vielleicht gerade die unzweckmäßigste ist.

Beide Gründe, sowohl der Mangel an Ordnung wie der Mangel an Gleichgewicht der Ausgaben und Einnahmen, sind echte Kinder wirthschaftlicher Unreife. Sie kennzeichnen den Staatshaushalt auf dessen roheren Stufen; sie kennzeichnen den Privathaushalt, mag der Einzelne, der ihn führt, im Uebrigen ein noch so hochgebildeter Mann sein.

Das Vorwärtsdrängen der Bedürfnisse, das anstachelnde Beispiel der oberen Schichten, denen jede nächste Schicht nachzueifern sich beeilt, zeigen uns in der Gegenwart die verbreitete Erscheinung eines solchen Mißverhältnisses, trotz des zunehmenden Wohlstandes, der denselben Schichten der Bevölkerung zu Theil geworden ist.

Dem gegenüber ist es lehrreich zu beobachten, wie eine Vergleichung Osteuropas und Westeuropas, wie ein zeitlicher Vergleich in den wirthschaftlich vorangeschrittenen Ländern den Fortschritt in dieser Ordnung bei den privaten Haushaltungen im Ganzen ebenso beweist wie bei den öffentlichen Haushaltungen. Was vor 100 Jahren in England etwas Gewöhnliches war, daß die führenden Staatsmänner, die Persönlichkeiten, die im Vordergrunde der Gesellschaft standen, in zerrütteten Geldverhältnissen lebten und Schuldenmassen zurückließen — das ist in dem heutigen England etwas Unerhörtes geworden. Wie das geniale Kneipenleben in ein solides Klubleben sich verwandelt hat, so ist die ganze Lebensführung eine nüchtern geregelte geworden.

§ 211. Die modernen Typen einer neuen Organisation des Detailhandels, der Konsumverein und das Großmagazin, sind mit der Baarzahlung vorangegangen. Das ist nicht zufällig, sondern es ist durchaus im Sinne einer verständigen Reform, welche die Mißbräuche des Alten kennt und Besseres an die Stelle setzen will.

Dieses ist beiden neuen Organisationen in hohem Grade gelungen.

Die Konsumvereine haben (zumal in England) sich das große Verdienst erworben, breite Massen der arbeitenden Bevölkerung der sie ausbeutenden Borgwirthschaft zu entziehen. Auch für die mittleren und höheren Schichten haben sie ebenso wohl wie die Großmagazine die Aufgabe erfüllt, sie durch die Sitte der Baarzahlung an Ordnung zu gewöhnen. Ist dieses aber ihnen weniger gelungen, als daß sie bloß die an sich schon zur Ordnung disponirten Haushaltungen angezogen haben, also gleichsam die Auslese gewonnen haben und die übrigen für den alten Kleinhandel und seine Borgwirthschaft zurückgelassen — um so schlimmer für diesen. Dann hat er um so dringenderen Anlaß, sich aufzuraffen, um sich auch seinerseits von dem Elemente der „bösen Schulden" zu befreien.

Manche Anfänge sind zu diesem Zwecke längst gemacht worden: Rabatte für Baarzahlung als indirektes Mittel, gemeinsame Vereinbarungen der Konkurrenten als direktes Mittel. Die Schwierigkeit liegt in dem Uebergewicht alter Geschäftssitten über die Widerstandskraft der einzelnen Geschäftsleute, die um Kundschaft werben oder die alte Kundschaft zu verlieren fürchten. Nur sehr feste genossenschaftliche Einigung kann diese Widerstandsfähigkeit erzeugen. Daß das erreichbar ist, beweisen die Großmagazine und die Konsumvereine.

§ 212. Weil zur Zeit die Borgwirthschaft, zumal bei uns in Deutschland, noch weit davon entfernt ist, sei es der Ordnung zu weichen, sei es einer verbesserten Arbeitstheilung sich anzupassen, so hat sich für die Geschäftswelt eine Einrichtung entwickelt, welche planmäßig dazu bestimmt ist, über die Kreditwürdigkeit der einzelnen Geschäftsleute Auskunft zu geben*).

*) Karl Roscher, Bericht der Handels- und Gewerbekammer Zittau 1871 bis 1875 (1876) S. 117—160. Otto Gerlach, Die berufsmäßige Krediterkundigung in Deutschland. Conrad's Jahrbücher. 1890. Bd. LIV, 129—200. Otto Mayer, Die rechtliche Lage der Auskunftsbureaus. Schmoller's Jahrbuch. 1882, 1259—1265. W. Schimmelpfeng, Zur Sicherung des Kreditverkehrs. Berlin 1878. Derselbe,

Von langem her besteht in loserer Form etwas Aehnliches in der „geschäftsfreundlichen Auskunft" — die dem entspricht, was auch auf anderen Gebieten des Lebens üblich ist. Indessen ist diese losere Form, weil hier durch eine Gefälligkeit nach zweien Seiten hin eine Verbindlichkeit übernommen wird, die Furcht einer Indiskretion oder einer Gefährdung immer nahe liegt — meistens oberflächlich ihrem Inhalte nach. Sie leistet nicht, was sie leisten soll.

Dagegen ist das „Auskunftsbureau" eine berufsmäßige und geschäftsmäßige Organisation, welche gegen Entgelt diesen Dienst leistet.

In Newyork besteht seit 1841 ein solches Bureau, welches seitdem seine Filialen über die ganze Welt erstreckt. Dasselbe hatte bereits 1874 in den Vereinigten Staaten 60 Filialen und etwa 25000 Mitarbeiter in Nordamerika. Es gab jährlich vier Mal ein Referenzbuch heraus, in welchem über 650000 amerikanische Handelshäuser „nach ihrem pekuniaren und moralischen Wert klassificiert sind". Ein anderes Bureau wurde in Newyork 1842 begründet. In England, dann auch in Frankreich folgten ähnliche Institute. In Deutschland ist (nach manchen Versuchen seit 1859) in Berlin seit 1872 ein großes „Auskunfts- und Kontrollbureau über geschäftliche, insbesondere Kreditverhältnisse" in Wirksamkeit getreten, das sich seitdem nach dem Muster der ausländischen Erfolge entfaltet hat.

Im Unterschiede von den großen amerikanischen und manchen englischen Bureaus, welche vierteljährlich Referenzbücher herausgeben, in denen so ziemlich alle Geschäftshäuser des Landes mit Schätzung des Vermögens und der Kreditwürdigkeit aufgeführt werden, die aber doch wieder einer schriftlichen Ergänzung in dem individuellen Falle bedürfen — kennt man in Deutschland nur die Beantwortung der einlaufenden Anfragen durch das Bureau. Hiezu gehört ein Netz von zuverlässigen Agenten (Korrespondenten), welche durch sorgfältige Instruktionen geleitet werden und die verlangten Erkundigungen diskret einzuholen, über später eintretende Veränderungen unaufgefordert zu berichten haben.

Aufgabe des Centralbureaus und seiner Filialen ist die Verarbeitung dieses Materials. Hiezu gehört ein gewandtes und geschäftserfahrenes Beamtenthum. Das Gedeihen des Ganzen aber hängt von der leitenden Persönlichkeit ab, welche eigenthümliche Fähigkeiten und Erfahrungen besitzen muß. Das Ziel, welches fortschreitend zu erreichen ist, besteht zuletzt in einer erschöpfenden Ueberschau über die Gesammtheit

---

Schutzmittel gegen Kreditmißbrauch. 1880. Rich. Ehrenberg, Art. Auskunftswesen (kaufmännisches). Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. I. 1890.

der Geschäftswelt unter dem fraglichen Gesichtspunkte. Es soll ein Kataster der Kreditwürdigkeit sein für ein ganzes Land und durch Fortschreibungsbeamte lebendig erhalten werden.

Eine Ausdehnung dieser Institute auf das *internationale* Gebiet folgt aus der Bedeutung des internationalen Handels, insbesondere des Exporthandels, in der Gegenwart. Dieses um so mehr, weil der einzelne Kaufmann über die Verhältnisse des Auslandes so viel weniger unterrichtet ist als über die heimischen, die Kreditwürdigkeit der ausländischen Käufer so viel weniger kennt u. s. w.

Man hat sich vielfach zu solchem Zwecke an die *Konsulate* gewendet. Indessen diese würden bei ausgiebiger Benutzung überlastet werden, und ihre amtliche Stellung würde in Widerspruch kommen mit einer derartigen Aufgabe. Thatsächlich haben denn auch die großen nationalen Auskunftsbureaus sich durch Zweiganstalten über das Ausland erweitert. Ob eine Arbeitstheilung zweckmäßiger wäre, ob für die Intensität der Erfolge es wirksamer ist, an die größten vorhandenen Institute anzuknüpfen oder eigene für die internationalen Beziehungen zu schaffen, und diese wieder für die einzelnen Hauptländer geschieden, mag der ferneren Erfahrung vorbehalten bleiben.

Es muß überhaupt, zumal in Deutschland, noch ein großer Spielraum für die fernere Entwicklung dieser Institute gegeben werden, um die Bedenken gegen ihre Zuverlässigkeit, um die richtige Haltung derselben zwischen Oeffentlichkeit und Geheimniß, um das Vertrauen der Geschäftswelt für sie allgemein zu erobern.

§ 213. Dasjenige, was man durch solche Mittel zu vermeiden trachtet, ist der Schaden, den für die Kreditgeber, für den Handel, für die Verkehrsmoral überhaupt, der Zusammenbruch der Handelsunternehmungen (der *Bankerott*) zur Folge hat.

Mit oder ohne strafwürdige Anlässe (grobe Fahrlässigkeit, Betrug) muß jeder Bankerott eine Störung veranlassen, die je nach der Größe der davon betroffenen Existenz, je nach der Ausdehnung ihrer Beziehungen eine Anzahl anderer Existenzen in ihren Ruin verkettet.

Ein zutreffender Einblick in die thatsächlichen Erscheinungen dieser Art ist darum nicht möglich, weil gerade die höheren und interessanteren Schichten des Großhandels am wenigsten Anlaß bieten zu öffentlichem Einschreiten und hiemit zu öffentlicher Bekanntmachung der betreffenden Vorfälle. Es kennzeichnet den Großhandel (wie vollends den Geschäftsverkehr der heutigen großen Börsen und des hier betriebenen Spekulations-

handels), daß, mit seltenen Ausnahmen, im Falle eines Fallissements regelmäßig eine *private Vereinbarung* (private arrangement) stattfindet, welche auf eine Befristung der fälligen Verpflichtungen (moratorium), auf einen Nachlaß an ihrem vollen Betrage oder auf beides hinauskommt.

Es ist dabei die Gesinnung maaßgebend, daß durch ein solches Arrangement beiden Theilen, dem Gläubiger wie dem schuldenden Handelshause, besser gedient ist als durch das öffentlich-gerichtliche Zwangsverfahren des *Konkurses**).

Durch das private Arrangement vermeidet man — jedenfalls bis zu einem gewissen Grade — das öffentliche Aufsehen, mildert die Erschütterung, welche der Bankerott für den Falliten und für seine Umgebung hat. Man giebt ihm so viel leichter Gelegenheit, sich wieder emporzuarbeiten, schont so viel mehr die Aktiva, die ihm geblieben sind, und die ihm dazu dienen sollen, wieder emporzukommen.

Ueber diese privaten Arrangements giebt es keine Statistik. Das, was übrig bleibt, die *Konkursstatistik*, welche an sich fähig ist, allmälig zu einer zuverlässigen gemacht zu werden, weil sie über die der Oeffentlichkeit anheimgefallenen Materialien verfügt — die Konkursstatistik trifft nur einen Theil der Bankerotte, und zwar wesentlich diejenigen, welche in den Kreisen des kleineren Geschäftsverkehrs, des Handwerks u. s. w. vorfallen.

§ 214. Vergleiche von Land zu Land sind darum von zweifelhaftem Werth, weil dabei Zustände verglichen werden, die sich nicht vergleichen lassen. So erscheint Italien bei einer solchen Uebersicht in der vortheilhaftesten Weise — in Wahrheit aus dem Grunde, weil die Voraussetzung der Konkurse, eine entsprechende Entwicklung des Wirthschaftslebens, in großen Theilen Italiens noch fehlt. Aus dem umgekehrten Grunde hat England die meisten Konkurse**).

Ein einzelnes Land für sich betrachtet, zeigt von Jahr zu Jahr nicht sehr schwankende Zahlen, und die etwa vorkommenden starken Ab-

---

*) Vgl. v. *Bar*, Konkurs. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. IV. A. *Wirminghaus*, Die Ergebnisse der Konkursstatistik. Conrad's Jahrbücher. 1891. Bd. LVII.

**) Die Zahlen (nach Durchschnitten von 1881—1885) sind:

auf 1 Konkurs kamen in England	3 625	Einwohner
„ „ „ „ „ Italien	34 002	„
nächst Italien steht Rumänien	25 701	„

weichungen eines Jahres oder von einem Jahre ab hängen leicht mit veränderten Methoden des Konkursverfahrens oder der statistischen Ermittlung zusammen.

Im Deutschen Reiche wurden Konkurse anhängig gemacht:

1881	5252
1882	5905
1883	5649
1884	5347
1885	5728
1886	5912
1887	5963
1888	6357
1891	7623
1892	7684
1893	6733 (?)
1894	7411
1895	6333

Am lehrreichsten ist vielleicht die Uebersicht über das finanzielle Ergebniß der im Deutschen Reiche 1895 durch Schlußvertheilung und der durch Zwangsvergleich beendeten Konkursverfahren*).

Der ersteren Kategorie gehörten 3770 Konkurse an. Von diesen gaben:

183	0 Procent
540	0— 5 „
635	5—10 „
606	10—15 „
457	15—20 „
341	20—25 „
236	25—30 „
194	30—35 „
139	35—40 „
174	40—50 „
92	50—60 „
58	60—70 „
34	70—80 „

*) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1896, 144. In London haben unter 7000 Bankerotten nicht weniger als 6000 unter 10 Procent als Akkordsumme gezahlt, laut einer Aussage vor dem Unterhausausschuß über die Schuldhaft. 1873 (Evid. qu. 6711).

23	80— 90	Procent
9	90—100	„
49	100	„

Der zweiten Kategorie gehörten 1581 Konkurse an. Von diesen gaben:

13	unter 5	Procent
63	5— 10	„
168	10— 15	„
174	15— 20	„
265	20— 25	„
235	25— 30	„
225	30— 35	„
93	35— 40	„
175	40— 50	„
99	50— 60	„
37	60— 70	„
20	70— 80	„
4	80— 90	„
4	90—100	„
6	100	„

VII. Krisen.

§ 215. Der Fall, daß ein Wort im Laufe der Zeit einen anderen Inhalt erhält, als es ursprünglich besessen hat, ereignet sich oft im Leben der Sprache, und man vergißt dann wohl seinen Ursprung. Aber daß ein solches Wort durch diese Veränderung nur zu desto größerer Unsicherheit seiner Bedeutung gelangt, ist störender für den Sprachgebrauch und vollends für die Wissenschaft, die sich auf denselben zu stützen hat.

Das Wort „Krisis" scheint in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts als Bezeichnung für gewisse Störungen im Wirthschaftsleben in Gebrauch gekommen zu sein. So überschreibt Sismondi*) ein Kapitel seiner „Neuen Principien der politischen Oekonomie": des crises qui changent le papier des banques en papier-monnaie.

*) Nouveaux principes d'Economie politique. Paris 1819. Tome II p. 119. Livre V chap IX.

Auch die Verbindung „Crise commerciale" (Handelskrisis) scheint um jene Zeit in Frankreich und England üblich geworden zu sein*).

Das Wort „Krisis" ist wohl von der Terminologie der Mediciner entlehnt, indessen der Sinn dieser Uebertragung nicht deutlich. Auch ist dies unerheblich; denn es ist gewiß, daß dadurch nichts geholfen ist für die schwankende Bedeutung, welche dem Worte in dem Leben der heutigen Volkswirthschaft beigelegt wird.

Die herkömmliche Wortverbindung „Handelskrisis" ist zwar die üblichste, jedenfalls die früher am meisten gebrauchte; indessen daneben hat sich eine ganze Reihe ähnlicher Wortverbindungen gebildet, die heute gebraucht werden. Wir nennen hier nur: Börsenkrisis, Geldkrisis, Kreditkrisis, Absatzkrisis, Produktionskrisis, landwirthschaftliche Krisis.

Schon diese Beispiele zeigen, daß mit dem Worte „Krisis" ein schwankender oder sehr allgemeiner Begriff verbunden wird. Sie zeigen die Schwierigkeit, mit dem medicinischen Begriff der „Krisis" für unsere Zwecke etwas anzufangen**).

---

*) Rud. Hildebrand (Deutsches Wörterbuch von Jakob Grimm und Wilhelm Grimm. Bd. V. 1873, s. v. Krise) führt eine Stelle aus Aug. Bürger's Gedichten an, wo sich „Krise" im Sinne „von einer Geldkrise" findet („Wofern ich nicht ohn' allen Zeitverlust, zur Wendung der fatalen Krise, mich selbst an Ort und Stelle wiese"). Daß hier bereits ein Vorbild des Sprachgebrauches der Volkswirthschaft dem Dichter vorgeschwebt, ist zu bezweifeln; in seiner Privatwirthschaft sind solche Krisen allerdings chronisch gewesen. Und wenn Goethe (Wilhelm Meister's Lehrjahre, Werke 1828. Bd. XX, 142) sagt: „Alle Uebergänge sind Krisen, und ist eine Krise nicht Krankheit?" — so zerfließt für unseren Zweck die Bedeutung des Wortes ins Allgemeinste. Dem entspricht die Deutung Hildebrand's: „Die Entscheidung in einem Zustande, in dem Altes und Neues, Krankheit und Gesundheit und Aehnliches mit einander streiten." So vollends das Wort „kritisch" (nach Hildebrand) gleich „mißlich, schwierig, gefährlich, eigentlich zur Bezeichnung der Schwierigkeiten, Gefahren, Bangigkeiten, die eine solche Krisis mit sich bringt; doch das ursprüngliche Bild ist schon ziemlich vergessen, aber aus dem Gebrauche des politischen und großen Geschäftslebens ist das Wort nun ins allgemeine Leben eingedrungen."

Es wäre noch festzustellen, wo der Ursprung des Sprachgebrauches liegt, der uns zunächst angeht, und welch verwandter Gebrauch, etwa für „politische Krisis", „Verfassungskrisis", „Ministerkrisis" vorangegangen oder gefolgt ist.

Im Ganzen beweist dieser Fall wieder, wie erheblich der Sprachgebrauch des täglichen Lebens für die Wissenschaft ist, und wie sehr ihr die Aufgabe zufällt, darin Ordnung zu schaffen. Die folgenden Betrachtungen sollen zeigen, welche Unklarheit des Begriffs durch den Sprachgebrauch in Gang gekommen und in die Wissenschaft aufgenommen worden ist (vgl. dagegen Heinrich Dietzel, Theoretische Socialökonomik. 1895. I, 154).

**) Aus der Literatur ist zu vergleichen W. Lexis, Handel. Schönberg's Handbuch der polit. Oekonomie. 3. Aufl. II, 882—884. H. Herkner, Art. Krisen. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. IV (1892) — wo sich eine sehr ausführliche

§ 216. Eine tiefer gehende Deutung der „Krisen" findet sich wohl zuerst in dem „Kommunistischen Manifest", welches 1848 von Karl Marx und Friedrich Engels veröffentlicht wurde.

In demselben heißt es:

„In den Handelskrisen wird ein großer Theil nicht nur der erzeugten Produkte, sondern der bereits geschaffenen Produktivkräfte regelmäßig vernichtet. In den Krisen bricht eine gesellschaftliche Epidemie aus, welche allen früheren Epochen als ein Widersinn erschienen wäre — die Epidemie der Ueberproduktion. Die Gesellschaft findet sich plötzlich in einen Zustand momentaner Barbarei zurückversetzt; ein allgemeiner Vernichtungskrieg scheint ihr alle Lebensmittel abgeschnitten zu haben; die Industrie, der Handel scheinen vernichtet, und warum? weil sie zu viel Civilisation, zu viel Lebensmittel, zu viel Industrie, zu viel Handel besitzt."

Die Planlosigkeit der kapitalistischen Produktionsweise wird hier angeklagt, um daraus die Nothwendigkeit einer planmäßigen Produktionsweise zu folgern, wie sie durch die socialistische Wirthschaftsordnung hergestellt wird.

Theils diese theoretischen Deutungen der „Handelskrisen", theils die sich fortsetzenden Erfahrungen während eines halben Jahrhunderts haben dazu geführt, daß man die Bezeichnung „Handelskrisis" mehr und mehr durch die anderen Bezeichnungen „Absatzkrisis" oder „Produktionskrisis" ersetzte.

In England aber, dem typischen Versuchsfelde der neuen Volkswirthschaft und ihrer kapitalistischen Produktionsweise, ist gerade für diese Erscheinung ein anderes Wort üblich geworden, „Depression of Trade", d. i. Depression des Wirthschaftslebens. Diese Bezeichnung findet sich 1842 in einem von der Statistical Society in London veröffentlichten Aufsatz von H. Ashworth über „Statistics of the present depression of Trade at Bolton". Sie ist neuerdings vollends in Aufnahme gekommen, so zumal als Ueberschrift für die Untersuchung der königlichen Kommission, welche 1885 1886 über „Depression of Trade and Industry" berieth*).

Sammlung der Literatur befindet. Friedrich Engels, Herrn Eugen Dühring's Umwälzung der Wissenschaft. 1878, 236 ff. Karl Marx und Friedrich Engels, Das kommunistische Manifest. 1848. Léon Faucher, Etudes sur l'Angleterre. Paris 1845. Tome I p. 443—470 („Les crises dans l'industrie"). Vgl. ferner Literatur zu §§ 221. 224.

*) Vgl. Eugen v. Philippovich, Besprechung der Berichte dieser Kommission in Conrad's Jahrbüchern. 1886. 1887. Bd. XLVI, XLVII, XLVIII.

Was war ihr Sinn?

Alle Mitglieder der Kommission stimmten darin überein und faßten damit die Ansichten aller Zeugenaussagen und schriftlichen Berichte zusammen, daß unter dem „gedrückten Zustande" zu verstehen sei eine Veränderung, in einzelnen Fällen ein vollständiges Fehlen der Gewinne, mit einer entsprechenden Verminderung in der Beschäftigung der arbeitenden Klassen.

Die gleiche Uebereinstimmung wurde darüber geäußert, daß weder der Umfang des Handels noch der Betrag des in demselben angelegten Kapitals sich wesentlich vermindert hatte, wenn auch das letztere in vielen Fällen in seinem Werthe zurückgegangen war.

Es wurde festgestellt, daß dieser gedrückte Zustand von Handel und Industrie ungefähr mit dem Jahre 1875 begonnen habe und — mit Ausnahme einer kurzen Periode der Prosperität von 1880—1883 für einzelne Gewerbe — gleichmäßig in dem Umfange und der Größe des Druckes damals (1886) noch andauerte.

Man war endlich einig darüber, daß der wirthschaftliche Druck sich am fühlbarsten mache in der Landwirthschaft und in den Bergwerksbetrieben, daß von der allgemeinen Gewinnlosigkeit der Unternehmungen nur die Detailhändler ausgenommen waren.

Es ist nun wohl klar, daß ein also dargestellter Zustand des allgemeinen wirthschaftlichen Druckes — von dem nur die Detailhändler verschont bleiben — nicht als „Handelskrisis" zu bezeichnen ist, ohne daß die Bezeichnung das Verständniß von dem Grunde der Erscheinung auf die Oberfläche ableitet, ja selbst an der Oberfläche nicht haften kann angesichts der Thatsache, daß die Lage der Landwirthschaft einen erheblichen Antheil an dem gedrückten Zustande der Volkswirthschaft hat.

Die in England übliche Bezeichnung ist jener anderen daher vorzuziehen. Sie ist darum allerdings keineswegs eine besonders einschneidende oder lehrreiche.

§ 217. Es werden dabei nämlich — gerade wenn wir den Materialien der englischen Kommission von 1885 1886 nachgehen und nicht der fanatischen Klarheit des „Kommunistischen Manifestes" — allerhand Dinge mit einander vermengt. Und wiederum das Resultat dieser Vermengung als „Depression" ist selber ein fragwürdiges Ding, wenn wir beobachten, daß dieselbe Depression nicht verhindert hat den Gesammtfortschritt der englischen Volkswirthschaft in ihren entscheidenden Charakterzügen, daß ähnliche Entwicklungen in anderen Volkswirth-

schaften der Gegenwart zu bemerken sind. Von diesen nicht endenden Klagen über „Geschäftsstille" und „Geschäftsdruck" hat man daher allmälig den Eindruck erhalten wie von den französischen Kriegsberichten des Jahres 1870 über die deutschen Armeen, die sich fortwährend rückwärts koncentrirten und bei diesem Rückwärtskoncentriren zuletzt Paris erreichten.

Hier ist von vornherein auszunehmen die gedrückte Lage der englischen Landwirthschaft, die sich seit der Zeit jener königlichen Untersuchungskommission erst recht verschlimmert hat, aber eben hiedurch beweist, wie wenig es sich dabei um eine momentane Erscheinung handelt. Sie dauert jetzt, wie in den anderen Ländern des alten Europa, 20 Jahre und hat mit irgend einer anderen Seite der erörterten „Depression" gar nichts zu schaffen. Es sind die bekannten Ursachen neuer Produktivität und neuer Verkehrsmittel, welche aus Nordamerika und Südamerika, aus Afrika, Ostindien, Australien, Rußland neue Massen landwirthschaftlicher Erzeugnisse herübergebracht haben und die Preise auf dem englischen Markte (Weizen von 57 Schilling 1871 1872 auf 23 Schilling 1894 95) geworfen haben.

Das ist ein Geschäftsdruck für die englischen Landwirthe und Grundeigenthümer, aber eine Wohlthat für die große Mehrzahl des englischen Volkes, zumal der arbeitenden Klassen, die dadurch — neben anderen gleichzeitigen Ursachen — ihre Lebenslage erhöht haben. Für sie ist der Druck der Nothdurft um so viel leichter geworden, als der Geschäftsdruck für die landwirthschaftlichen Interessenten schwerer war.

Eine andere Seite dieser „Depression"!

Die Kommission hebt hervor, daß im Jahre 1874 noch 3 Procent der Gesammtbevölkerung in der Tertilindustrie beschäftigt waren, dieses Verhältniß im Jahre 1885 auf 2,7 Procent gesunken sei*). Wenn wir aus der englischen Statistik entnehmen, daß die Zahl der Spindeln in derselben Tertilindustrie 1870—1890 von 45½ Millionen auf 53⅔ Millionen gestiegen ist, gleichzeitig die Zahl der Kraftwebstühle von 610 004 auf 822 489, und daß dieses Wachsthum ohne Schwankungen in jenen

*) Die absoluten Zahlen waren für das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Irland nach dem Statistical Abstract for the United Kingdom for 1881—1895:

		für England und Wales allein
1870	907 230	718 051
1874	1 005 685	783 022
1878	975 546	777 703
1885	1 034 261	813 824
1890	1 084 631	858 252

20 Jahren vorwärts gegangen ist*), so ist damit eine Tendenz der Entwicklung berührt, die wiederum mit demjenigen nichts zu schaffen hat was man unter „Geschäftsdruck" oder „Depression" versteht, die vielmehr in einem gewissen Gegensatze zu dieser steht.

Es ist die Entwicklung in der Richtung fortschreitender Mechanisirung der großen Industrie und entsprechender Entbehrlichmachung von Arbeitern. Diese Entwicklung ist gewiß nicht mit gleichgültigen Blicken anzusehen; sie bildet ihr eigenes und ein großes Problem. Sie hat aber nichts mit denjenigen Beschwerden zu schaffen, welche von einem zeitweiligen Druck auf das Geschäftsleben reden. Oder man wollte denn alles Mögliche darunter verstehen, was irgend Jemand in der Volkswirthschaft drückt, und nicht bloß vorübergehend, sondern alles, was mit den dauernden Tendenzen der heutigen Volkswirthschaft verbunden ist.

§ 218. Wir können hier nicht alle die Dinge entwirren, welche bei jener Gelegenheit (und bei ähnlichen anderen Gelegenheiten) unter dem gemeinsamen Begriffe der „Depression" (oder „Krisis") zusammengeworfen sind. Wir richten unsere Aufmerksamkeit auf solche Erscheinungen, die in der Linie dessen liegen, was man mit größerem Rechte in Beziehung zu dem beklagten Zustande setzt, auf das, was als die gemeinsame Ansicht jener Kommission die Quintessenz der Angelegenheit bildet — auf die Verminderung der Gewinne.

Angenommen, daß diese Thatsache erwiesen wäre, so würde sie im Einklange stehen mit der unzweifelhaft festgestellten Thatsache der Verminderung des Zinsfußes in England, wie in den Ländern des Kontinents, als Folge des wachsenden Ueberflusses an Kapital, die es dahin gebracht hat, daß selbst die Anleihen des russischen Staates nur noch eine Rente von $3^1/_2$ Procent gewähren.

Ob man das Recht hat, eine solche Erscheinung als Depression zu bezeichnen, muß dahin gestellt bleiben — wohl eine Depression der Gewinne, aber nicht eine Depression des Geschäftslebens.

Ferner, wenn der Grund hervorgehoben wird, welcher in England in den Vordergrund der Diskussion getreten ist während der letzten

---

*)

	Spindeln	Kraftwebstühle
1870	45,5 Millionen	610 004
1874	51,1 „	667 711
1878	53,1 „	725 714
1885	53,1 „	773 704
1890	53,6 „	822 489

Jahre, der aber die Kommission von 1885/1886 bereits beschäftigt hat, und zwar ganz vorzugsweise beschäftigt hat unter verschiedenen Gesichtspunkten — die Konkurrenz des Auslandes gegenüber der englischen Industrie und dem englischen Handel (billigere Transportkosten, bessere technische Erziehung der Arbeiter wie der Unternehmer, zumal der Kaufleute, im Auslande), so bedeutet dieses, soweit die Thatsachen selber feststehen, für die hiebei in Frage kommenden Volkswirthschaften außerhalb Englands gerade so viel Hebung, wie es Senkung für die englische Volkswirthschaft bedeutet.

Inzwischen scheinen einzelne Thatsachen wohl geeignet zu sein, für England eine Warnung zu bringen, auf daß es sich anstrenge, um seinen Vorrang zu behaupten: jedoch, wie es die nun eben angeführten Zahlen der englischen Tertilindustrie zeigen (also des Hauptgebietes seiner industriellen Weltmacht), sind die Anzeichen von einem Verluste dieses Vorrangs oder einem Herabgehen seiner Vormacht noch wenig beunruhigend.

In jedem Falle, und angenommen, es wäre heute viel Grund für solche Beunruhigung der Engländer vorhanden, so würde es abermals eine völlig neue Ausdehnung des Wortsinnes sein, wenn man unter „Depression des Geschäftslebens" einen Niedergang der industriellen oder allgemeinen volkswirthschaftlichen Ueberlegenheit über andere Nationen verstehen wollte. So viel ist gewiß, daß, wenn man dieses Wort oder das Wort „Krisis" von Vorgängen in der heutigen deutschen Volkswirthschaft braucht, keine Begründung derartiger Vorgänge weniger zutreffend sein würde als diejenige eines Niedergangs von einer erreichten Höhe deutscher Leistungsfähigkeit. Bei uns scheint umgekehrt, was man von Krisen in den letzten Jahrzehnten erlebt hat, der Kaufpreis zu sein, den die deutsche Volkswirthschaft zahlen muß, um mit den großen Fortschritten des neuen Zeitalters auch deren Kehrseiten in den Kauf zu nehmen.

§ 219. Ist es mir gelungen, durch die voraufgehenden Betrachtungen zu zeigen, daß der Begriff der „Krisis" oder gar der „Depression" ein äußerst verwickelter oder vielmehr ungeklärter ist, so werden wir jetzt fragen, was für die „Elemente des Handels" davon übrig bleibt.

Eine „Handelskrisis" in dem Sinne, daß man den Handel zur Ursache und zum eigentlichen Sitze des Uebels machte, ist diejenige Erscheinung oder Reihe von Erscheinungen nicht, von welcher wir geredet haben.

Welche Erscheinungen giebt es nun, denen dieser Charakter mit größerem Rechte zugesprochen werden kann?

Es sind vor allem diejenigen Stockungen, welche als Rückschlag eines zu leidenschaftlichen Aufschwunges eintreten, und zwar Stockungen der Handelsthätigkeit als Folge einer entsprechenden Steigerung der Handelsthätigkeit.

Diese Charakteristik trifft zu für die meisten derjenigen Erscheinungen, welche man als „Kreditkrisis", „Geldkrisis", „Spekulationskrisis", „Börsenkrisis" bezeichnet.

In diesen Fällen ist die Ursache die, daß der Handel, und zwar ganz überwiegend oder ausschließlich der Großhandel, nebst den Anhängseln desselben, die wir im Bankwesen kennen lernen werden, seine Unternehmungslust in einem Tempo entfaltet, welches selber eine Reaktion hervorrufen muß. Der Handel büßt, was der Handel gesündigt hat. Auf diese Weise gelangt man zu einem begrenzten Begriffe einer Handelskrisis.

Es bedarf hiezu aber einiger Ergänzungen.

§ 220. Die Vorstellung von der Produktionskrisis oder der chronischen Ueberproduktion (nach der Schilderung, die uns vorhin das „Kommunistische Manifest" gegeben) oder der „Depression", wie man sie nennen mag, doch mit Umgrenzung des Begriffes (und nicht mit jenem Zerfließenlassen in ein Vielerlei von Erscheinungen, wie wir es bei dem Inhalte der englischen Untersuchung von 1885/86 kennen gelernt haben) — beruht auf einem analogen Gegensatze, wie der ist, welchen wir hier für die „Handelskrisis" festgestellt haben.

Die „Produktionskrisis" ist der Rückschlag des Produktenüberflusses als Folge übermäßiger Produktion. Der Unterschied ist nur der, daß diese Erscheinung eine chronische geworden ist als Folge von Bedingungen der großen Industrie, ob man diese Folge nun in ebenso harten Zügen malt wie das „Kommunistische Manifest", oder ob man darin (wie wir) eine erträgliche und allmälig zu mildernde Schattenseite der kapitalistischen Produktionsweise sieht.

Der Grund liegt in den Vortheilen koncentrirter Kapitalmassen für die Produktion, die erst dadurch ausgeschöpft werden können, daß möglichst große Produktenmassen erzeugt werden. Das hieraus folgende Gedränge in einem Zeitalter wachsenden Kapitalüberflusses, wachsenden Unternehmungsgeistes, wachsenden Kampfes der Einzelnen und der Nationen um den Weltmarkt macht jenes Mißverhältniß zu einem

chronischen, welches man nun passend oder unpassend als „Krisis" oder „Depression" bezeichnet.

Der Handel als solcher und seine „Krisen" haben mit dieser Erscheinung zunächst nichts zu schaffen.

Es giebt aber Ereignisse, welche den Zusammenhang herbeiführen — Ereignisse, welche vorzugsweise ergiebig sind in der Erzeugung von Krisen jeder Art.

Das gesammte Wirthschaftsleben ist wie das Leben des einzelnen Menschen verkettet in die Zugehörigkeit zu Staat und Nation. Alle Schicksale, welche das Staatsleben berühren, treffen auch die Volkswirthschaft, treffen die Produktion und die Konsumtion, den Handel und die Industrie. Die höchsten Opfer für Freiheit und Vaterland ruhen auf einem Untergrunde von ökonomischen Kräften, und so kehren die Triumphe der Schlachten und der Friedensschlüsse in ihren Konsequenzen auch zu diesem Untergrunde zurück. In gleicher Weise bleiben in trüben Tagen die Folgen nicht aus, welche von dem Mittelpunkte des öffentlichen Lebens sich in alle Theile der Volkswirthschaft fortpflanzen. Und weil die Einflüsse der einen Art ebenso sehr die Stimmung emporheben, wie die Einflüsse der anderen Art sie herabdrücken, dabei aber ein objektiver Maaßstab nicht zu finden ist für die richtige Messung der Hebung und des Druckes; weil ferner, auch in Zeitläuften, in denen jene großen Erlebnisse ausbleiben, doch im Kleinen Aehnliches sich beständig wiederholt, in Furcht und Hoffnung, Erwartung und Enttäuschung — so haben wir ein Aufsteigen und Absteigen als beständige Wellenlinie des Wirthschaftslebens vor uns, deren Höhen und Tiefen in Zeiten und Völkern sich ändern mögen.

Hievon wird nun der Handel ebenso berührt wie die anderen Theile der Volkswirthschaft. Er zeigt nur gewisse Erscheinungen dieser Art deutlicher auf seinem besonderen Gebiete.

§ 221. Hieher gehört vor allem diejenige Kategorie von Erscheinungen, welche wir in der Gründungsepoche der Jahre 1871 ff. kennen gelernt haben, mit den Folgen der Krisis (des „Krachs") von 1873 ff.*).

*) Neuwirth, Die Spekulationskrisis von 1873. Leipzig 1874. Otto Glagau, Der Börsen- und Gründungsschwindel in Berlin. Leipzig 1876. Otto Glagau, Der Börsen- und Gründungsschwindel in Deutschland. Leipzig 1877. A. Schäffle, Der „große Börsenkrach" des Jahres 1873. Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. 1894, 1—94.

Was war das Wesen dieser Vorgänge?

Ein großer Krieg hatte die Volkswirthschaften der europäischen Staaten, zumal der beiden betheiligten Völker, zeitweilig gebunden gehalten. Der Sieg des deutschen Volkes gab diesem zum ersten Male seine Einheit und damit die Einheit seiner Volkswirthschaft. Dieses große Ereigniß konnte an sich für die Entwicklung des deutschen Wirthschaftslebens nicht hoch genug veranschlagt werden. Deutschland trat in der That dadurch erst in die Reihe der großen heutigen Staaten und Volkswirthschaften ein. Die inzwischen verflossenen Jahrzehnte haben den Beweis dafür geliefert.

Der in diesem Ereigniß liegende Impuls vereinigte sich mit den Anregungen des Unternehmungsgeistes, welche aus dem Ende jedes glücklichen Krieges entspringen.

Hiezu kam die große Kriegskontribution der 5 Milliarden Francs, welche Frankreich an das Deutsche Reich zu zahlen hatte, in ihrer Wirkung auf Produktion und Spekulation. Das plötzliche Einströmen dieser großen Geldkapitalmasse durch umfangreiche Schuldentilgung der deutschen Staaten u. s. w., dazu die verstärkte Nachfrage des Reiches und der Einzelstaaten nach Produkten und Arbeitskräften, fachte den ohnehin gesteigerten Unternehmungsgeist an. Die durch die Preiserhöhungen in Aussicht gestellten Extragewinne steigerten die Spekulation mehr und mehr zur Ueberspekulation*).

Diese Ueberspekulation ergriff zuletzt wie ein Fieber alle Theile des Wirthschaftskörpers. Es war eine Bauspekulation, die sich auf Hauptstädte und andere Städte erstreckte, ebenso gut wie eine Grundstücksspekulation, Bergwerksspekulation, wie eine Spekulation in allen industriellen und kommerziellen Gebieten, in Eisenbahnen, Banken und was sonst noch zu finden war.

Das heißt mit anderen Worten: der entfachte Unternehmungsgeist, gestützt auf einen akuten Ueberfluß des Geldkapitals, steigerte die Produktion nach allen Seiten hin und bediente sich dazu ebenso sehr der modernen Technik des Werthpapierwesens, des Börsenhandels und der Emissionsbanken, wie umgekehrt diese wiederum von den Mittelpunkten des großen Kapitalverkehrs die Ansteckung nach allen Theilen der Produktion und der Konsumtion, der Kapitalanlage und des Erwerbslebens fortpflanzte.

---

*) Ad. Wagner, Das Reichsfinanzwesen. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege des Deutschen Reiches, herausgegeben von F. v. Holtzendorff. Leipzig 1874. Dritter Jahrgang, S. 252.

Die hierauf folgende Reaktion beruhte auf der einfachen Thatsache, daß die Entwicklungsfähigkeit des neuen Bedarfs an Gütern durch die Ueberproduktion überschätzt worden war, daß — um ein hervorragendes Beispiel zu nennen — in Berlin und in Provinzialstädten zwar ein hohes Maaß der Bevölkerungszunahme zutreffend vorweg genommen war, aber weit über dieses Maaß hinaus eine Zunahme des Wohnstellenbedarfes vorausberechnet und demzufolge weite Flächen landwirthschaftlichen Bodens als großstädtische Baustellen bewerthet worden waren.

Diese Illusion mußte allmälig, sei es durch irgend ein ernüchterndes Ereigniß, sei es durch die psychologische Nothwendigkeit, einer veränderten Stimmung Platz machen. Nach dem Gesetz der Reaktion mußte diese Veränderung ebenso stark sein wie der Grad der voraufgehenden Illusion.

Wie zuvor die Ueberspekulation und Ueberproduktion alles in ihre Kreise gezogen hatten, so ergriff jetzt die Reaktion (Krisis, Krach, Depression) alle dieselben Gebiete der Volkswirthschaft. Es wurde eine Börsenkrisis, eine Spekulationskrisis, eine Kreditkrisis, eine Baustellenkrisis, eine Bergwerkskrisis u. s. w.

§ 222. Nun kann solch eine allgemeine Erscheinung, welche die gesammte Volkswirthschaft ergreift, auch vom entgegengesetzten Ende beginnen. Ein unglücklicher Krieg oder sonst eine große Störung des Volkslebens kann zur Folge haben, daß mit dem bitteren Ende der Anfang gemacht wird.

Man ist gewohnt, auch hier die unfreundliche Phase als „Krisis" zu bezeichnen, obwohl sie in diesem Falle nicht als Reaktion gegen eine Periode des übermäßigen Aufschwungs erscheint. Schon bei Ausbruch eines Krieges, dessen Verlauf noch zweifelhaft ist, pflegt man wohl von einer „Krisis" zu reden.

Insbesondere ist man zu dieser Bezeichnung geneigt, wenn specielle Unfälle eine einzelne Stelle der Volkswirthschaft treffen. Bekannt und verbreitet ist die Bezeichnung der „Baumwollkrisis", welche zur Zeit des amerikanischen Secessionskrieges ausbrach als Folge einer Sperrung der Ausfuhr von Baumwolle aus den Südstaaten Nordamerikas nach England.

Wie diese Baumwollkrisis ohne Zweifel keine Handelskrisis, sondern eine Industriekrisis war, so giebt es derartige specielle Krisen auf dem Gebiete des Handels und hier wiederum auf einzelnen Theilen jenes Gebietes; so giebt es specielle Krisen auf dem Gebiete der Landwirthschaft, des Silberbergbaus u. s. w.

Eine specielle Krisis ist die agrarische Krisis, welche jetzt in den

Ländern des alten Europa herrscht als Folge der ausländischen Konkurrenz; eine specielle Krisis ist analog der Zustand des Silberbergbaus alter Bergwerke, welche mit der neuen Produktivität und den daraus folgenden niedrigen Preisen nicht Schritt halten können.

Allerdings verflüchtigt sich in den beiden letzteren Fällen der Sinn des Wortes zur Gleichbedeutung mit jedem — ob auch noch so weit ausgedehnten und noch so unwiderruflichen, aber drückenden — Zustande eines Theiles der Volkswirthschaft.

Der Handel hat specielle Krisen wie die anderen Theile der Volkswirthschaft.

Der Zusammenbruch eines einzigen großen Bankhauses kann, gleich einem Steine, der ins Wasser fällt und weite, immer weitere Kreise zieht, sich auf große Gebiete des Handels von dem einen Punkte aus fortpflanzen.

Es entsteht dann dasjenige, was man im engeren Sinne als eine „Kreditkrisis" bezeichnet. Durch das störende Ereigniß ist der luftige Bau des Kreditwesens plötzlich ins Wanken gerathen; das Vertrauen, an einer hervorragenden Stelle getäuscht, zieht sich auch von den anderen Stellen zurück.

Am häufigsten ereignen sich derartige Störungen und ihre Wirkungen an der Börse für den Werthpapierhandel.

Hier giebt es, unabhängig von jenen umfassenden Erscheinungen, wie denen der Jahre 1872 ff., specielle Spekulationskrisen, die von jenen großen Ereignissen sich namentlich dadurch unterscheiden, daß sie im engen Kreise der Börsenspekulanten und ihrer Hintermänner verlaufen.

Es versteht sich von selbst, daß diese Krisen, gleichsam ein kleines und zusammengezogenes Abbild jener großen, ebensowohl aus Perioden der Ueberspekulation hervorgehen können und diese wiederum aus anspornenden Ereignissen des Staats- und Wirthschaftslebens, wie aus unvermittelten Störungen desselben. Eine Erfindung, eine neue Technik reizt die Spekulation, das specielle Gründungswesen, und als Folge der speciellen Ueberreizung kommt dann der specielle Rückschlag.

§ 223. Die Frage ist aufzuwerfen, welches die Prognose für die Beseitigung solcher Zustände ist.

Hier wird zunächst auszuscheiden sein, was als krankhafte Störung überhaupt nicht betrachtet werden kann. Es ist die ganze Frage der „planlosen Produktionsweise" und ihrer Reform oder vielmehr Revolution durch eine „planmäßige Produktionsweise".

Es ist vollends auszuscheiden das Allerlei von Beschwerden, welches in dem ausgeweiteten Begriff der „Depression of Trade“ im Sinne jener englischen Untersuchungskommission von 1885/1886 zu finden war; wo sogar die Beschwerden über den Druck der englischen Arbeiterschutzgesetzgebung (im Kampfe um die Konkurrenz auf dem Weltmarkte) eine Rolle spielten.

Auch über Ereignisse wie die „agrarische Krisis“ ist von dem Standpunkte der Krisentherapie so gut wie nichts zu sagen — außer daß solche Wendungen in kleinerem oder größerem Maaßstabe auf dem einen oder anderen Gebiete der Produktion sich immer wiederholen werden, und daß es die Aufgabe der alten Produktivität bleiben wird, sich mit der neuen Produktivität in Einklang zu setzen. Diese Aufgabe an sich wird in ein reichhaltiges Programm zerfallen; aber als Behandlung einer Krisis oder gar als Vorbeugungsmittel einer Krisis ist das alles nicht aufzufassen.

Wir reden hier vielmehr von jenem umgrenzteren Gebiete, auf dem es sich um Phasen gesteigerter und herabgedrückter Unternehmungslust handelt.

Wir fanden, daß es diese Erscheinungen als allgemeine Erscheinungen einer ganzen Volkswirthschaft (oder mehrerer Volkswirthschaften zugleich) oder als specielle Erscheinungen auf einzelnen Gebieten der Volkswirthschaft giebt, daß diese Specialisirung sich wiederum auf Theile des Theils einschränken kann. Wir fanden ferner, daß entweder der Rhythmus dieser Vorgänge mit dem übertriebenen Aufschwung beginnen und mit der Reaktion endigen kann (wie es in der Mehrzahl der Fälle geschieht), oder daß ein Unfall im politischen oder ökonomischen Leben von sich aus eine Störung hervorrufen kann und dann der Auftakt der Unternehmungslust folgt.

Wie kann sich das ändern, und was hat sich hiebei bisher geändert?

§ 224. Störende Ereignisse wie die Absperrung der Baumwollzufuhr 1863 ff. oder kriegerische Niederlagen gehören so sehr in das Gebiet der staatlichen Erlebnisse, daß wir von deren Verhütung oder der Möglichkeit ihrer Wiederkehr hier überhaupt nicht zu reden haben. Nur die Folgen solcher staatlicher Vorfälle im Zusammenhange mit den sonstigen Entwicklungen der Volkswirthschaft gehören zu unserer Betrachtung.

So würde es etwa darauf ankommen, welche neuen Hülfsquellen für die Baumwollzufuhr im Laufe der Zeiten erschlossen worden wären

und dadurch die Abhängigkeit der Baumwollindustrie von einem einzigen großen Produktionslande ihrer Rohstoffe beseitigt hätten.

Was kriegerische Katastrophen anlangt, so dürfte wohl niemals ein Kraut wachsen, welches die Kraft hätte, eine Volkswirthschaft dagegen zu feien. Ihr Einfluß wird für alle Zeit allein durch die Intensität ihres Auftretens bedingt sein. Aber freilich sehr viel hängt für die Dauer solcher Krisen und die Leichtigkeit der Wiedergenesung von der Entwicklungsstufe der ganzen Volkswirthschaft ab — wie es u. a. Frankreich nach dem deutsch-französischen Kriege von 1870 71 im günstigsten Sinne bewiesen hat.

Akute Stockungen wirthschaftlichen Ursprungs, wie Mißernten, Theuerungen, große Bankerotte, werden ihrerseits mit den Fortschritten der Volkswirthschaft immer seltener werden, wie sie es bisher geworden sind. Epidemien, wie die Cholera im Jahre 1892 zu Hamburg, haben noch unserer neuesten Zeit ihr grauenhaftes Angesicht gezeigt; aber die Seltenheit und die zeitliche wie örtliche Begrenzung jenes Ereignisses hat selber den Fortschritt gegen frühere Zeiten verdeutlicht.

Ich glaube aber, auch das eigentliche Hauptgebiet unserer Erörterungen darf an dieser Zuversicht theil nehmen. Das Wechselspiel von Ueberspekulation und deren Reaktion ist im Laufe der Zeiten ein anderes, ein gemäßigteres geworden, als es gewesen, und darf daher wohl auch in Zukunft auf eine fernere Ermäßigung hoffen.

Ein Blick in die Geschichte soll das beweisen*).

§ 225. Die Finanznoth der Regentschaft veranlaßt die französische Regierung im Jahre 1718 dazu, die von Jean Law gegründete Banque

*) J. Heymann, Law und sein System. Ein Beitrag zur Finanzgeschichte. 1853. A. Anderson, An historical and chronological Description of the Origin of Commerce. Aus dem Englischen übersetzt. Riga 1773—1779. Bd. VI. Savary, Dictionnaire universel de Commerce, s. v. Actions, Compagnies, Quinquempoix. G. Cohn, Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik (1874 75). Bd. I, 243—245. G. Cohn, Die auswärtigen Anleihen an der Londoner Börse. Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. 1876. A. Schäffle, Der große Börsenkrach des Jahres 1873. Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. 1874. Otto Michaelis, Die Handelskrisis von 1857 (in dessen „Volkswirthschaftliche Schriften". Bd. I, 237 ff. Berlin 1873). Aycard, Histoire du Crédit Mobilier 1852—1867. Paris 1867. E. Struck, Zur Geschichte der Pariser Börsenkrisis vom Januar 1882. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung u. s. w. 1883. Ernst v. Halle, Die wirthschaftliche Krisis des Jahres 1893 in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Ebenda 1894, 1181—1249.

générale in eine königliche Bank umzuwandeln und Law zu deren Direktor zu machen. Die Bank wird im Jahre 1719 durch 4 Filialen über Frankreich erweitert und mit 110 Millionen Livres Banknoten ausgestattet, die für Zahlungen über 600 Livres statt des Silbers gebraucht werden sollen, weil die Cirkulation der Banknoten für die königlichen Unterthanen vortheilhafter sei als die des Gold- und Silbergeldes, zumal, da der Rohstoff des Edelmetallgeldes aus fremdem Lande bezogen werden muß.

Gleichzeitig wird, an Stelle älterer überseeischer Handelscompagnien, die nicht prosperirt haben, die Compagnie des Indes durch königliches Edikt (Mai 1719) gegründet, mit Ausgabe von 25 Millionen neuer Aktien zu 550 Livres (nominell 500 Livres). Trotz der Weigerung des Parlaments, das Edikt zu registriren, drängt man sich zur Subskription, und die Aktien steigen rapide. Die Spekulation bemächtigt sich derselben, Lieferungsverträge werden abgeschlossen; im Juli bereits stehen die Aktien auf 1000 Procent.

Dieselbe Gunst ergriff auch die Banknoten. Um keinen Mangel eintreten zu lassen, gestattet eine Verordnung vom 10. Juni eine weitere Ausgabe von 50 Millionen Livres, angeblich im Interesse der Schuldner; am 16. Juli folgen 25 Millionen für Louisiana. Am 20. Juli erhält die Compagnie das Münzrecht auf 9 Jahre gegen eine Summe von 50 Millionen Livres, die der Regent für das Gleichgewicht der Finanzen braucht. Zur Abwehr der Entleerung der Bank von Edelmetall (die u. a. der Prinz von Conti als Kampfmaaßregel betreibt) wurde der Compagnie das Recht auf Münzverschlechterung gegeben. Zur Aufbringung jener 50 Millionen gab die Gesellschaft eine neue Emission von Aktien aus zum Kurse von 200 Procent (50000 Stück à 500 Livres).

Am 27. April 1719 wird der Compagnie die Generalpacht der Steuern gegeben auf 9 Jahre gegen eine jährliche Summe von 52 Millionen Livres. Dafür hat sie dem Staate 1200 Millionen Livres zu 3 Procent vorzustrecken. Zur Aufbringung dieser Summe wird sie zu einem Anleben ermächtigt, das durch ebenfalls zu 3 Procent verzinsliche Rentenbriefe (au porteur) aufgenommen werden soll. Da diese wenig Anklang fanden, wurde statt ihrer eine (vierte) Ausgabe von Aktien (300000 zu 500 Livres) vorgenommen. Da man mit der Heimzahlung der Staatsschulden nicht warten will, bis die Aktien eingezahlt sind, wird die Bank ermächtigt, den erforderlichen Betrag an Noten vorzustrecken. Damit diese große Menge Papiergeldes nicht seine eigene Entwerthung zur Folge hatte, mußte der Kurs der Aktien so steigen, daß er den neuen Notenvorrath absorbiren konnte. Dafür wurde durch die Agiotage in der Rue

Quinquempoix gesorgt. Im Juli 1719 steigen die Aktien auf 150 Procent, im September auf 1200—1600 Procent. Die ganze Straße verwandelt sich in eine Börse, ihre Häuser in eine Menge Börsencomptoirs; für einen noch so kleinen Raum wird eine monatliche Miethe von 300 bis 400 Livres bezahlt.

Am 13. September wurden 100 000 neue Aktien ausgegeben zum Kurse von 1000 Procent; am 28. September ebensolch Betrag zu denselben Bedingungen und abermals am 2. Oktober. Besonders rührig waren die heimgezahlten Staatsgläubiger; es entstand ein Gedränge, daß militärische Wachen die Ordnung aufrecht erhalten mußten. Im December standen die Aktien über 2000 Procent.

Ein wohlberechnetes Mittel, die Popularität Law's in die Masse des Volkes zu tragen, bestand darin, daß die Compagnie Steuererlässe auf Oel, Talg, Fische u. dgl. auf ihre Kosten bewirkte. Die Tochter Law's, ein Kind von 5 Jahren, veranstaltete einen Ball, zu dem sich die Crême der Gesellschaft einfand, auch der päpstliche Nuntius, der das Kind in seine Arme nahm und zärtlich küßte. Man nannte Law allgemein den Retter und die Stütze eines dem Untergange nahe gewesenen Reiches. Es drängten sich Herzoge und Lakaien, Offiziere und gemeine Soldaten in der Rue Quinquempoix täglich durcheinander. Auch das weibliche Geschlecht fehlte nicht.

Eine Menge Glückspilze schossen in die Höhe; ein unerhörter Luxus folgte; Tuch, Sammet, Seide, Miethzins, Arbeitslohn stiegen ins Unglaubliche. Handwerker verließen ihre Werkstätte, Dienstboten ihre Herrschaft. Von den Provinzen fand eine wahre Völkerwanderung nach Paris statt. Schaaren von Fußgängern, die in den Wagen keinen Platz gefunden, bedeckten die Landstraße.

Aber die Katastrophe nahte. Zu Ende 1719 strömten die Banknoten zur Bank zurück. Das Vertrauen gerieth Anfangs Januar ins Wanken. Law suchte Beruhigung zu verbreiten, indem er selber in der Rue Quinquempoix erschien. Königliche Verordnungen folgten sich, um die „Uebelwollenden" zu unterdrücken. Am 11. Februar verbot eine derselben den Terminhandel in den Aktien, vorgeblich, weil so viele Personen dadurch beträchtliche Verluste erlitten hatten, thatsächlich, um die Spekulationen à la baisse zu hindern.

Jetzt kam der Zusammenbruch. Bald war Law seines Lebens nicht mehr sicher und flüchtete sich im Herbst des Jahres 1720.

§ 226. Nicht nur Paris zog 1719 20 die Fremden aus aller Welt an; das Fieber verbreitete sich auch auf die benachbarten Länder, auf die Niederlande, auf England.

In London namentlich gingen ganz ähnliche Dinge vor sich.

Das britische Parlament und Ministerium, sagt Anderson*), gab ungerechten und schwärmerischen Vorschlägen zur Verminderung der nationalen Schulden Gehör, Vorschlägen arglistiger Projektenmacher, welche die Eigenthümer dieser Schulden dadurch betrogen, daß sie die Namen, die Gestalt und die Lage derselben veränderten, und so eher Taschenspielerkünste trieben, als daß sie diese Schulden wirklich vermindert hätten. Gleich als ob irgend ein anderes Mittel im Stande wäre, die nationalen Schulden zu vermindern, als ein reiner und unverletzbarer sinkender Fonds. Alle anderen Mittel sind für eine Nation, die Freiheit und Eigenthum besitzt, ein Betrug und eine Schande.

Die englische Südseegesellschaft bot dem Parlament $3^1/_2$ Millionen £ für das Recht, die Staatsschulden einzulösen durch Rückkauf oder durch Austausch gegen ihre Aktien. Die Bank von England bot darauf 5 Millionen £ für dieses Recht; die Südseegesellschaft überbot sie. Noch als über die Bill im Unterhause nicht entschieden war, standen ihre Aktien bereits auf 319 Procent. Am 14. April 1720 wurden die ersten 2 Millionen £ Aktien zur Zeichnung aufgelegt zu 300 Procent (der Marktpreis war bereits 325 Procent), am 30. April eine weitere Million zu 400 Procent. Am 25. Mai stand der Kurs auf 500 Procent. Man ging mit der Konversion der Staatsschuld gegen Aktien vor. Am 2. Juni war der Kurs 890 Procent, Ende Juni 1000 Procent und darüber.

Inzwischen waren auch die Aktien der Ostindischen Compagnie gestiegen (auf 445 Procent), sowie der Bank von England (auf 260 Procent). Man berechnete um Johannis 1720, daß nach den Kursen der Werth aller der Werthpapiere, die damals in London cirkulirten, 500 Millionen £ betrug, während der Werth aller Ländereien und Häuser in Großbritannien 224 Millionen £ war.

Um dieselbe Zeit entwickelte sich die Ausbeutung von Projekten (Bubbles) in dem Aktienhandel aller Art. Auch London hatte seine Rue Quinquempoix in dem Gäßchen, welches seinen Namen von der Börse erhielt (Change Alley). Die Kaffeehäuser und die Gasse waren von Morgens bis Abends voll Menschen, die sich mit den Bubbles (d. i. Seifenblasen) abgaben.

Die Direktoren der Südseecompagnie meinten klug zu verfahren,

*) Geschichte des Handels. VI. 623 f.

indem sie gegen dieses Treiben die Regierung und die Gesetzgebung aneiferten, da es doch nur der Reflex ihres eigenen Treibens war und diesem zunächst zu statten kam. Eine Untersuchung des Unterhauses vom Februar 1720 hatte festgestellt, daß die Spekulationslust für neue Projekte bereits 1718 begonnen hatte. Am 11. Juni 1720 wurde das Gesetz gegen die Bubbles erlassen. „Alle dergleichen Unternehmungen wie alle öffentlichen Unterzeichnungen, Quittungen, Uebertragungen wegen solcher Sachen sollten auf immer für null und nichtig erklärt und für allgemeine Beschädigungen gehalten werden."

Zunächst noch ohne Erfolg. Hohe und Niedere, Herren und Damen drängten sich zu, die Herren in den Kaffeehäusern, die Damen in den Läden der Putzmacherinnen. „Da die Täuschung bis aufs höchste gestiegen war, durfte ein unverschämter Betrüger nur auf einige Stunden ein Zimmer miethen und dann für etwas, das den Handel, die Manufakturen, die Kolonien betraf, oder für irgend eine vorgebliche Erfindung ein Unterzeichnungsbureau öffnen, und wenn er es einen Tag vorher in den Zeitungen angekündigt hatte, so konnte er in wenigen Stunden Unterzeichner zu 1—2 Millionen £ des erdichteten Fonds finden. . . . Es war genug, daß es auf die Quittungsscheine sehr bald eine Prämie geben würde; die ersten Käufer fanden bald zweite Käufer."

Anderson hat zum Gedächtniß der Menschheit die Namen von mehr als 200 solcher Projekte aufbewahrt, deren meiste aberwitzig waren. Nur 3—4 setzten sich in dauernde Unternehmungen um.

Am 18. August 1720 schritt die Regierung ein. Die Aktien der Südseecompagnie standen damals noch 850 Procent, und die Compagnie behauptete ihr Ansehen gegenüber dieser Maaßregel, die formell nicht gegen sie gerichtet war, die sie selber vielmehr provocirt hatte. Aber im September begann bereits der Sturz. Am 20. September war der Aktienpreis auf 410 Procent gefallen, am 29. September auf 175 Procent, bis dann auch diese Seifenblase platzte. Jetzt füllten sich Zeitungen und Pamphlets mit Anklagen über Bestechung und Beraubung des Publikums.

§ 227. Wohl hat in den bald zwei Jahrhunderten, welche seitdem verflossen sind, manches an das erinnert, was im Jahre 1720 zu Paris und London vorgefallen ist. Noch vor wenig Jahren hat ein französischer Schriftsteller denselben Stoff zum Gegenstande eines Romans gemacht*).

*) Emile Zola, L'Argent (Les Rougon-Macquart, Histoire naturelle et sociale d'une famille sous le second Empire) 71e mille. Paris 1891.

Indessen selbst dieses Zerrbild der heutigen Wirklichkeit bleibt weit zurück hinter demjenigen, was 1720 in Paris und London sich ereignet hat. Jeder Anspruch auf den behaupteten Naturalismus der Darstellung hätte geopfert werden müssen, wenn der Roman es hätte wagen wollen, die Ereignisse von 1720 mit den heutigen Erscheinungen der Spekulation, der Ueberspekulation und ihrer Folgen, zu verwechseln.

Wir fassen diejenigen Thatsachen ins Auge, welche als die typischen Beispiele ähnlicher Vorgänge in der englischen Volkswirthschaft des 19. Jahrhunderts oft genannt worden sind*). Und zwar die Eisenbahnspekulation der Jahre 1844—1846, dann die neuspanischen Anleihen 1870—1872.

Mit beiden hat sich das englische Parlament beschäftigt, mit der Eisenbahnspekulation jener Jahre zufolge seiner Verwaltungsbefugnisse, mit den neuspanischen Anleihen wegen der unliebsamen Katastrophe, welche die Oeffentlichkeit beschäftigte. Aber beides (oder irgend etwas der Art, was im Laufe der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sich ereignet hat) ist dazu gemacht, zu zeigen, wie weit die englische Volkswirthschaft, der englische Staat, die englische Gesellschaft sich von dem Zustande des Jahres 1720, von der Möglichkeit der Wiederkehr einer ähnlichen Epoche, entfernt haben.

Alles, was 1844—46 geschieht, ist dieses:

Der englische Staat überläßt, seinen Traditionen folgend und begünstigt durch Kapitalreichthum wie Unternehmungslust seiner besitzenden Klassen, den Bau der Eisenbahnen den Aktiengesellschaften. Anfangs gleich jeder neuen Technik beanstandet, wird der Erfolg ein Sporn, der bereits 1836 eine erste Spekulationsepoche hervorruft. Im Jahre 1844 wiederholt sich dieses in verstärktem Maaße. Dem Parlament liegen im Anfange des Jahres 1845 nicht weniger als 248 Entwürfe vor, in denen die Konzession für neue Linien nachgesucht wird. Im Laufe des Jahres 1845 steigerte sich die Spekulation; am 31. December 1845 waren über 1400 neue Aktiengesellschaften für Eisenbahnbau angemeldet. Dann kommt in den ersten Monaten des Jahres 1846 der Rückschlag. In Zahlen der Kurse ausgedrückt, hatten z. B. die Aktien der Caledonian im Jahre 1845, als sie noch im Stadium des Projekts waren, auf 220 Procent gestanden; im Jahre 1846, als das Projekt zugelassen war, fielen sie auf 67 Procent. Den Ausschüssen des Parla-

*) Die Krisis von 1826 ist dadurch gekennzeichnet, daß ihr schon 1833 eine neue Spekulationsperiode folgt. Vgl. R. Ehrenberg, Die Fondsspekulation und die Gesetzgebung (1888) S. 47—58.

ments lagen als Folgen des Jahres 1845 noch im April 1846: 519 Eisenbahnbills mit einem Kapital von 304 Millionen £ vor.

Die Spekulationslust hatte alle Klassen ergriffen, Reich und Arm, Jung und Alt, Frauen ebenso wie Männer.

Aber welch Abstand gegen 1720! Damals schwindelhafte Praktiken, bei denen sich die Staatsregierung und abenteuerliche Spekulanten die Hand reichten, indem man die Staatsschuld in Aktien der Südseecompagnie verwandelte; Jahre lang eine Menge der tollsten Projekte, die zeitweilig großes Glück machten, um einem jähen Zusammenbruche Platz zu machen. Jetzt nichts weiter als eine übertriebene Entfaltung der Unternehmungslust nach den Zielen, welche die Gesetzgebung für die Eisenbahnen selber vorgezeichnet hatte; eine Konkurrenz von Linien, die freilich übermäßig, zum Theil unmöglich, dennoch die Durchführung dessen waren, was der englische Staat grundsätzlich verlangte, um sein Land mit Eisenbahnen zu sättigen nicht allein, sondern auch vermöge der Konkurrenz mehrerer Bahnen wider einander durch billige Bedingungen derselben zu befriedigen.

Und selbst dieses ist seit 50 Jahren nicht wieder vorgekommen. Was sich in den neuspanischen Staatsanleihen 1870 ff. begiebt, ist eine im Vergleiche zu der Masse der englischen Kapitalanlagen geringfügige Erscheinung, welche davon entfernt ist, in die Breite der Wirklichkeit zu treten, vielmehr gleichsam abseit sich zeigt, wie um den Kontrast zwischen diesem Einzelnen und dem Ganzen der heutigen englischen Volkswirthschaft zu beleuchten.

Die Republiken Santo Domingo, Paraguay, Costa-Rica drängen sich in das Leben des heutigen England hinein, wie um daran zu erinnern, daß der englische Staat vor 200 Jahren einmal ähnliche Finanzen und ähnliche Finanzpraktiken gekannt hat (vgl. Syst. II, § 502).

§ 228. Will man stärkere Ausschreitungen in der Gegenwart beobachten, so darf man sie nicht mehr in England suchen. Es ist bezeichnend, daß die Erlebnisse der Periode 1872 ff. auf dem Festlande weitaus die ärgerlicheren waren und dieses wiederum in Wien*).

Ein so hervorragender Volkswirth wie Schäffle ist es, welcher davon sagt:

---

*) A. Schäffle, Der „große Börsenkrach" des Jahres 1873. Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. 1874, S. 1 ff.

„Im Laufe des Jahres 1873 brach endlich das Strafgericht über das Schwindeltreiben herein, wie es seit den Law'schen Orgien der Rue Quinquempoix nicht erlebt worden war. 5 Jahre lang, besonders aber im Jahre 1872 und noch im Beginn des Jahres 1873, hatte es geschienen, als ob die Bäume der Spekulation wirklich in den Himmel wachsen sollten. An fast allen großen Börsenplätzen hatte der Aktienschwindel seit Law nicht dagewesenen Umfang und Cynismus erreicht. Aber nirgends hat der tolle Tanz um das goldene Kalb mit solchem Schrecken ein Ende genommen wie in Wien."

„Auch überall sonst," sagt er an anderer Stelle, „wüthet der Durst nach Gold, die Sucht nach arbeitslosem Reichthum. Der Oesterreicher ist hierin im Ganzen nicht schlimmer als andere. Aber nirgends führte die Klasse, welche diesen Geist hauptsächlich beherbergt, so ausgeprägt die geldoligarchische Herrschaft über den ganzen Staat, nirgends hat das bewegliche Großkapital in solchem Grade und gegengewichtslos die politische Gewalt usurpirt, alle Schranken und Kontrollen gegen sich niedergerissen, und zu keiner Zeit war dem mehr so als in den Jahren 1868—73."

Es giebt nun für die Kürze, in welche wir diese Erscheinung der Wiener Spekulationsperiode und ihres Krachs zusammenfassen müssen, keine zweckmäßigere Methode als die Wiedergabe der Kurse der hauptsächlichen Spekulationspapiere.

Die Aktien der Oesterreichischen Kreditanstalt standen am

1. März 1872 (auf der Höhe der Spekulation) . .	220	Procent
2. Januar 1873	207	„
5. Juni 1873	170	„
13. Oktober 1873	135	„

Die Aktien der Anglo-Oesterreichischen Bank waren von 300 Procent am 1. März 1872 auf 125 Procent am 13. Oktober 1873 gesunken.

Weit greller zeigt sich der Verlauf bei dem Hauptgegenstande der Ueberspekulation jener Jahre, den Baubanken. Die Aktien der Allgemeinen österreichischen Baugesellschaft sinken (18. Februar bis 13. Oktober) von 294 auf 39, die Aktien der Allgemeinen Wiener Bauaktiengesellschaft in derselben Frist von 293 auf 18½.

Und hiezu noch einige Worte.

Für den ruhigen Betrachter ist gleichwohl der Abstand ein großer*)

*) Es giebt, gerade in geschäftskundigen Kreisen, einen Pessimismus, wie er sich im Gefolge der Krisis von 1873 u. a. vor der preußischen Untersuchungskommission

zwischen dem, was zu Paris 1720 geschehen, und dem, was in Wien 1872/73 sich ereignet, und sein Ende mit Schrecken gefunden hat.

Es ist ferner erheblich, daß es in Wien zu dieser Höhe gelangt ist, die es anerkanntermaaßen in Berlin nicht erreicht hat, und wogegen vollends alles, was zur selben Zeit in London erlebt worden ist, abermals die Signatur einer gereifteren, gesitteteren Volkswirthschaft bedeutet.

Wir reden hier nicht von den Erscheinungen, die sich zunächst noch als chronische, aber verhältnißmäßig geringfügige anhängen an die heutigen Kapitalmärkte, an deren Werthpapierhandel u. s. w., wie etwa den neuesten Spekulationen in Goldbergwerksantheilen*), die namentlich in

---

über das Eisenbahnkoncessionswesen aus dem Munde eines namhaften Sachverständigen vernehmen ließ in den Worten: „Sie können dem börsenlustigen Manne, und nicht bloß dem Kaufmann, sondern dem Portier, Aktien bringen, auf denen geschrieben steht: Es ist nicht 100 Thaler dafür bezahlt, es ist bloß ein Bund Stroh dafür gegeben — aber Sie machen ihm Hoffnung, morgen werden sie 110 stehen, so nimmt er sie; und andererseits bringen Sie ihm eine Aktie, deren eingezahlter Werth 150 ist, aber morgen werde sie wahrscheinlich 149 stehen, so nimmt er sie nicht" — einen Pessimismus, der um so trübseliger ist, wenn er sich darin gefällt, mit leeren Händen vor solcher Unabänderlichkeit der menschlichen Thorheiten und Leidenschaften zu stehen. Das ist in letzter Instanz eine Gemüthsstimmung und Weltansicht, gegen welche es schwer ist, mit historischen Thatsachen zwingende Beweise zu führen. Will jemand behaupten, die Schwindelperiode Law's sei 1873 wiedergekehrt und könne jeden Augenblick und allenthalben sich wiederholen, so werden ihm die oben versuchten Beweise nicht genügen. Wer aber diese historischen Thatsachen im Zusammenhange mit der gesammten Entwicklung der Gesellschaft und der Staaten sieht, wer den unzweifelhaft großen Kulturfortschritt Englands seit 200 Jahren erkennt, wer die Abstände betont, in denen sich die heutige Kultur anderer Völker und Volkswirthschaften dazu befindet, der wird anders urtheilen.

*) Die Auffindung von Goldlagern in Südafrika seit dem Jahre 1885 (vgl. oben § 184) hat mit der wachsenden Größe der dortigen Goldproduktion auch die Spekulation in Aktien von Goldminengesellschaften angefacht. Ihr Mittelpunkt war und ist London. Eine solche neue Entdeckung mit ihrem Gefolge in der Spekulation und in den daraus gezogenen Gewinnen („boom" in Amerika und England genannt = dem deutschen „Bum", dem Tone der Bombe) wird stets zu Uebertreibungen veranlassen, welche dann ihren Gipfelpunkt erreichen und eine Reaktion hervorrufen. Dieser Fall ist bei den südafrikanischen Goldminenantheilen längst eingetreten. Man hat berechnet, daß der Marktwerth der Aktien von 146 Goldminengesellschaften und etwa 40 Goldminentrusts am 1. Oktober 1895: 5095 Millionen Mark betragen hat, dagegen 28. Februar 1897 nur 1960 Millionen Mark, also ein Rückgang binnen kaum 1½ Jahren im Verhältniß von 5 zu 2. — Daß es sich nur um eine Uebertreibung der Spekulation (d. h. der Erwartung des zukünftigen Gewinnes) auf der Grundlage einer prosperirenden und dauernden Produktion handelt, beweist die Thatsache, daß die Goldproduktion in Südafrika nicht bloß von 1892—1895 stark gestiegen ist (von 1 210 903 Unzen auf 2 277 635 Unzen), sondern sich auch im Jahre 1896, im Jahre

London gestiegen und gefallen sind. Wir reden von jenen gewaltsamen Uebertreibungen und Katastrophen — und in denen ist der Fortschritt unverkennbar, Hand in Hand mit den Fortschritten des Staats, der Gesellschaft und der Volkswirthschaft.

Man hat den vergeblichen Versuch gemacht, eine Periodicität der Krisen zu behaupten; man hat ihre Wiederkehr gar mit gewissen kosmischen Erscheinungen in Zusammenhang bringen wollen. Eine große Verirrung. In der fortschreitenden Vernunft, in der fortschreitenden wirthschaftlichen Kultur, und zwar in erster Reihe der Handeltreibenden selber, liegt die Norm für Wiederkehr und Art der Krisen.

---

des Kurssturzes, auf der Höhe von 1895 behauptet hat (nämlich 2 275 428 Unzen) und im Jahre 1897 sich neuerdings stark gehoben hat (erste 5 Monate: 1 136 902, d. h. bei gleicher Ausbeute für den Rest des Jahres: 2 728 560 Unzen).

Fünftes Kapitel.

Der Börsenhandel der Gegenwart.

Literatur. Ricard, Le négoce d'Amsterdam. Rouen 1720 (in 4°). Pinto, Traité de la Circulation et du Crédit. Amsterdam 1771 (p. 289—312: Le commerce ou plutôt le jeu d'actions en Hollande). Savary, Dictionnaire universel de Commerce. 1742. Mortimer, Every man his own broker. London 1761. Comte de Mirabeau, Dénonciation de l'agiotage au Roi et à l'assemblée des Notables. 1787. Coffinières, De la bourse et des spéculations sur les effets publics. Paris 1824. Deutsch von Schmalz. 1825. de Vallée, Les Manieurs d'argent. 5e édition. Paris 1858. A. Courtois, Traité élémentaire des Opérations de bourse et de change. Paris 1875. A. Courtois, Défense de l'agiotage. 1864. 4e édition. 1882. J. Garnier, Journal des Économistes. vol. 42. 1864. Guillard, Les Operations de Bourse. 2e édition. Paris 1877. Otto Michaelis, Die wirthschaftliche Rolle des Spekulationshandels. Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft und Kulturgeschichte. Bd. II—IV. 1864—1865. G. Cohn, Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. VII. 1866. Bd. IX. 1867. Bd. XVI. 1871. Bd. XLIV. 1885. G. Cohn, Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. Bd. XXIV. 1868. Bd. XXXII. 1876. Bd. XXXIII. 1877. G. Cohn, Zeitschrift des königlichen preußischen statistischen Bureaus. Bd. VIII. 1868. E. Struck, Die Effektenbörse. Eine Vergleichung deutscher und englischer Zustände. 1882. R. Ehrenberg, Die Fondsspekulation und die Gesetzgebung. 1883. Derselbe, Die Amsterdamer Aktienspekulation im 17. Jahrhundert. Conrad's Jahrbücher. 1892. Bd. LVIII, 809 ff. Ed. Jacobson, Terminhandel in Waaren. Aus dem Holländischen übersetzt von F. Stapff. 1889. R. Sonndorfer, Technik des Welthandels. 1889. Der Terminhandel, Sonderabdruck aus der Hamburgischen Börsenhalle. 1889. E. T., Der Kreuzzug wider den Terminhandel. Volkswirthschaftliche Zeitfragen. Heft 85, 86. 1889. C. J. Fuchs, Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. LIV. 1890. C. J. Fuchs, Jahrbuch für Gesetzgebung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich. Bd. XIV. 1890. Bd. XV. 1891. David Kohn, Der Getreideterminhandel. Preisgekrönt von der königlichen ungarischen Akademie der Wissenschaften.

1891. Woermann, Rede im deutschen Reichstage. 16. Mai 1889. Bayerdörffer, Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. LVI. 1891. Leist, Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. LVI. 1891. M. Kantorowicz, Jahrbuch für Gesetzgebung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich. Bd. XV. 1891. K. E. Melsheimer and W. Lawrence, The Law and customs of the London Stock Exchange. London 1879. Proudhon, Handbuch des Börsenspekulanten. Nach der 4. Auflage des Originals übersetzt. Hannover 1857. Adolf Sandheim, Die Börse und die Börsengeschäfte. Ein Handbuch für Bankiers, Juristen und Kapitalisten (Saling's Börsenpapiere. I. Theil). 7. Aufl. 1897. Saling's Börsenjahrbuch für 1897/98. Ein Handbuch für Bankiers und Kaufleute, bearbeitet von W. L. Hertslet. Berlin 1897 (Saling's Börsenpapiere. II. Theil). Report from the Select Committee on Loans to Foreign States, together with the Proceedings of the Committee, Minutes of Evidence, Appendix and Index. Ordered by the House of Commons to be printed. 29 July 1875. London Stock Exchange Commission, Report of the Commissioners, Minutes of Evidence taken before the Commissioners together with Appendix. London 1878. Börsenenquêtekommission, Stenographische Berichte. Vier Bände. 3622 Seiten in Fol. Berlin 1892—1893. Systematisches Sachregister zu den stenographischen Vernehmungsprotokollen. Bericht der Kommission an den Reichskanzler vom 11. November 1893.

An die letzteren Materialien und die Reichsbörsenenquête überhaupt knüpft sich die folgende Literatur:

O. Bähr, Das Börsenspiel und die Gerichtspraxis. Sonderabdruck aus den Grenzboten. 1893. O. Bähr, Das Ergebnis der Börsenenquête. Grenzboten 15. Februar 1894. O. Bähr, Das Börsenspiel nach den Protokollen der Börsenkommission. 1894. H. Wiener (Senatspräsident am Reichsgericht), Das Differenzgeschäft vom Standpunkt der jetzigen Rechtsprechung. Vortrag, gehalten in der Juristischen Gesellschaft zu Berlin am 14. Januar 1893. J. Kohler, Das Börsenspiel. Sonderabdruck aus der Wochenschrift für Aktienrecht und Bankwesen. 1894. Gerhard Alexander Leist, Die Differenzansprüche aus Börsengeschäften. Separatabdruck aus dem Archiv für civilistische Praxis. Bd. LXXXIII. Neue Folge. Bd. XXXIII. 2. Heft. 1894. V. Ring, Die Börsenenquête. Eine Besprechung. Sonderabdruck aus dem Archiv für bürgerliches Recht. Bd. VIII. Jul. Grünwald und L. Lilienthal, Zum Terminhandel an der Berliner Produktenbörse. 1892. A. Eichenbach, Termingeschäft und Börsenreform. Vortrag, gehalten in der Oekonomischen Gesellschaft im Königreiche Sachsen am 29. Januar 1892. A. Eschenbach, Das Produktentermingeschäft und seine Reform. Referat, erstattet in der XX. Plenarversammlung des Deutschen Landwirthschaftsrathes. Nr. 12 der Drucksachen. 1892. Ludwig Cohnstaedt, Die Vorschläge der Börsenenquêtekommission. 1894. (Anonym) Der Terminhandel. Eine kritische Untersuchung über seine Berechtigung und Bedeutung. Abdruck aus der „Hamburgischen Börsenhalle". 2. Aufl. 1892. (Anonym) Das Differenzgeschäft. Erklärung seiner Natur und seines Zusammenhangs mit dem Terminhandel. Abdruck aus der „Hamburgischen Börsenhalle". 1893. Kurt Wiedenfeld, Der deutsche Getreidehandel. Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Dritte Folge. Bd. VII. 1894. Munk, Mißbräuche an den

Börsen. 1892. Max Weber, Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht. Bd. XLIII, XLIV. 1895. G. Cohn, Beiträge zur deutschen Börsenreform. 1895. Hieraus besonders „Ueber das Börsenspiel". Schmoller's Jahrbuch. 1895. G. Cohn, Fünf Aufsätze über das Reichsbörsengesetz vom 24. Juni 1896: „Der Entwurf zu einem Börsengesetz für das Deutsche Reich" (in der Wochenschrift „Sociale Praxis". 27. Mai 1895); „Der Reichstag und der Terminhandel" (ebenda 7. Mai 1896); „Internationales Börsenrecht" (ebenda 14. Mai 1896); „Das neue Reichsbörsengesetz" (Deutsche Juristenzeitung. 15. Juli 1896); „Der Begriff der Börse und die Zulässigkeit freier kaufmännischer Vereinigungen" (Deutsche Juristenzeitung. 15. Februar 1897). H. Wiener, Begriff der Börse (Deutsche Juristenzeitung. 15. April 1897). Hermann Jastrow, Die Bedeutung des staatlichen Genehmigungsrechts für die kaufmännischen Börsen (Deutsche Juristenzeitung. 1. Juni 1897). Ernst Loeb, Die Wirkungen des Börsengesetzes auf das Bank- und Börsengeschäft. Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. LXVIII, 725—736. 1897. Max Weber, Börsenwesen (Die Vorschläge der Börsenenquêtekommission) im I. Supplementband zum Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 1895. Max Weber, Die Börse (Göttinger Arbeiterbibliothek. 1894—1896). Fr. J. Pfleger und L. Eschwindt, Börsenreform in Deutschland. Eine Darstellung der Ergebnisse der deutschen Börsenenquête. I. Abschnitt: Allgemeiner Theil. II. Abschnitt: Die Produktenbörse nach den Erhebungen der Börsenenquêtekommission. III. Abschnitt: Die Effektenbörse nach den Erhebungen der Börsenenquêtekommission. (Münchener Volkswirthschaftliche Studien. 15., 16., 22. Stück. 1896/97.) Handwörterbuch der Staatswissenschaften: Art. Börse, Börsengeschäfte, Börsenspiel, von Emil Struck; Art. Spekulation, von W. Lexis; Art. Zeitgeschäfte, von A. Eschenbach.

I. Die moderne Börse.

§ 229. In dem 2. Kapitel (über die „Institutionen des Handels") haben wir (§§ 69—73) das Wesen der Börse als einer besonderen Gattung der Märkte erörtert.

Es zeigte sich, daß die Fungibilität der Objekte des Handels eine hauptsächliche Förderung, theilweise die Bedingung des Börsenverkehrs ist. Fungible Objekte sind es nun, welche in dem Großhandel der Gegenwart so sehr in den Vordergrund getreten sind, daß sie dem Börsenhandel reiche Nahrung zugeführt haben. Wegen der eigenartigen Gestaltung desselben muß sich an „die Elemente des Handels" ein eigenes Kapitel über „den Börsenhandel der Gegenwart" anschließen.

Es sind die Werthpapiere und gewisse Rohstoffe von elementarer Wichtigkeit für den Massenbedarf (§§ 186—190), welche diese Entwicklung veranlaßt haben.

Wir reden im Hinblick darauf von der „modernen Börse" im

Gegensatze zu den anderen, heute noch bestehenden und an sich immer noch sehr wichtigen Börsen.

Wir geben ihnen diesen Namen, obwohl sie nicht erst in diesem Jahrhundert entstanden sind, und obwohl sie nicht die einzige Gattung der heutigen Börsen sind.

Es ist namentlich die Amsterdamer Börse, welche seit dem Anfange des 17. Jahrhunderts (vgl. §§ 90, 91) — an die Vorläufer in Italien anknüpfend — den Werthpapierhandel entwickelt, zunächst in den Aktien der Ostindischen und Westindischen Compagnien. Dort hat sich bald die gleiche Technik des Lieferungshandels auf Waaren (Getreide, Kaffee u. s. w.) ausgedehnt, wie es uns namentlich in dem Werke von Ricard über den „Handel von Amsterdam" ausführlich geschildert wird. Zu den ersten Erscheinungen dieses Handels gehört die seltsame Epoche der Tulpenspekulation, die sich 1636/37 über ganz Holland verbreitete.

In der Technik der Amsterdamer Börsen ist bereits die ganze Feinheit der heutigen Börsentechnik enthalten. Wenn wir gleichwohl von der „modernen Börse" sprechen, so thun wir das mit demselben Recht, mit welchem wir von den Werthpapieren als einer modernen Erscheinung reden, unbeschadet der Thatsache, daß dieselben seit Jahrhunderten vorbereitet, von den jeweilig führenden Handelsvölkern weitergebracht, doch erst in der Gegenwart jene allgemeine Bedeutung erlangt haben, von der wir hier zu reden haben.

§ 230. Die „moderne Börse" ist nicht die einzige Gattung der heutigen Börsen. In Deutschland zumal haben wir die Mehrzahl der Börsen und darunter gerade einige der ansehnlichsten, welche in jenem modernen Sinne keine Börsen sind. Es wäre eine Gewaltthat der wissenschaftlichen Terminologie an dem herrschenden Sprachgebrauche, wenn man es wagen wollte, die Börse von Hamburg von dem Begriffe der Börse schlechthin auszuschließen.

Was unterscheidet die heute fortbestehenden Börsen der alten Zeit, die Börsen von Hamburg, Bremen, Lübeck, Stettin, Danzig, Königsberg, von einer „modernen Börse?

Es sind zweierlei Gründe. Die unentwickelte Arbeitstheilung und die unentwickelte Fungibilität ihrer Objekte.

Die unentwickelte Arbeitstheilung. Das großartigste Beispiel bietet die Börse von Hamburg, welche täglich in den Mittagsstunden das ganze Geschäftsleben der größten Handelsstadt Deutschlands, und des Festlandes von Europa überhaupt, in ihren Mauern zusammenfaßt, wo nach Ge-

wohnheiten, die Jahrhunderte alt sind, sich alle Berufsstände, die nur irgend mit dem Handel etwas zu thun haben, aufsuchen und treffen. Wegen der allbeherrschenden Bedeutung, welche der Handel in dieser Stadt besitzt, ist das ganze Leben derselben während der Börsenstunden gleichsam dorthin verlegt.

Alle Zweige des Großhandels, die in Hamburg überhaupt ihren Sitz haben, sind hier vertreten. Die Arbeitstheilung kommt nur dadurch zu ihrem Rechte, daß gewisse räumliche Eintheilungen für die einzelnen Gruppen vorgenommen sind.

Im kleineren Maaßstabe wiederholt sich das Gleiche in den anderen Seestädten Deutschlands — nur etwa, daß die Arbeitstheilung hier noch weniger entwickelt ist, noch mehr das Börsentreiben sich mit dem sonstigen Leben vermischt, die festen Börsenstunden weniger das eigentliche Geschäftsleben zusammenfassen und den ganzen Tag über, womöglich auf offenem Markte, sich der Verkehr der Kaufleute, der Rheder, der Schiffer, der Makler u. s. w. ergeht.

Wenn wir dagegen den größten Handelsplatz der Erde, London, mit der größten Seestadt Deutschlands vergleichen, so ergiebt sich Folgendes.

Die Zeit einer einheitlichen Börse für den gesammten Großhandel von London liegt weit hinter der Gegenwart zurück. Die Royal Exchange, die zu Ende des 16. Jahrhunderts (vgl. oben §§ 70, 71) errichtet worden, ist längst die Börse für einen Theil des Theils geworden, für den Handel mit „Devisen" (Wechseln) u. s. w., während der Handel mit Werthpapieren — die eigentliche Effektenbörse — sich aus rudimentären Formen (in Kaffeehäusern, auf der Straße) zu einem selbständigen Verein seit 1760, zu einer strafferen Organisation und zu eigenem Gebäude (auf Aktien) seit 1801 entwickelt hat. Aehnlich wie die Effektenbörse hat sich die Kornbörse seit 1749 entwickelt — aber selber wiederum in beständige Spaltbildungen für die verschiedenen Getreidearten, Produktionsgebiete, Geschäftskreise geschieden, für die verschiedenen Formen des Getreidehandels u. dgl.

Aehnlich ist es im Londoner Kohlenhandel, im Kolonialhandel gegangen. Es giebt thatsächlich im heutigen London und seit einem Jahrhundert nicht mehr eine „Börse" schlechthin. Nur die Erinnerung davon ist geblieben in dem Namen „Royal Exchange" und diese verdankt ihn dem Umstande, daß sie die erste gewesen ist. Thatsächlich ist sie längst eine unter vielen anderen Börsen, deren jede ihrem eigenen Geschäftszweige Unterkunft gewährt.

Wie in London ist es in Liverpool mit der Baumwollbörse, der Getreidebörse und deren verschiedenen Spaltungen, ebenso in New York und Chicago.

§ 231. Wenn hienach die unentwickelte Arbeitstheilung die „alte Börse" von der „modernen Börse" unterscheidet — so ist es zweitens die unentwickelte Fungibilität der Waare, welche diesen Unterschied bestimmt.

Diese unentwickelte Fungibilität ist diejenige, welche sich mit dem Handel „auf Probe" begnügt. Der Handel auf Probe ist die regelmäßige Form, in welcher sich der Handel der alten Börse bewegt. Bis zu einem gewissen Grade ist er an diese Schranke gebunden und kann sich zu der vollkommeneren Fungibilität nicht entwickeln.

Auch hiefür ist das, was die englischen Börsen mit ihrer vielfältigen Specialisirung zeigen, kennzeichnend. Neben dem Mittelpunkt des internationalen Getreidehandels („The Baltic") bestehen die „alte" und die „neue" Corn-Exchange — beide dazu bestimmt, Müller und Bäcker mit heimischem und importirtem Korn zu versorgen.

Es ist die analoge Scheidung, wie sie in Berlin*) herkömmlich

*) Eine Beschreibung von diesem Fruhmarkt (Frühbörse) giebt der Handelsminister Brefeld in der Sitzung des preußischen Hauses der Abgeordneten vom 25. Juni 1897 mit folgenden Worten, welche zugleich die juristischen Kontroversen, aus Anlaß der Interpellation, erwähnen: „Die Frühbörse ist nicht eine Gesellschaft, sondern zwei hiesige Händler, ein Getreidehändler und ein Eierhändler, haben Räume in der Produktenbörse gemiethet für die Zeit von 10—12 Uhr Morgens; sie geben Zulassungsscheine an alle aus, die sie wünschen, gegen Zahlung von, wenn ich nicht irre, 7 Mark. Nun erscheint auf dieser sogenannten Fruhbörse eine Reihe der allerverschiedenartigsten Leute, weit überwiegend Konsumenten: Müller, Bäcker, Brauer, Fuhrherren, Schiffer, die dort ihre Einkäufe für ihren Bedarf machen, es erscheinen dann aber auch Händler, die eigentliche Handelsgeschäfte abschließen: das Geschäft ist im Wesentlichen effektiv, es bewegt sich vorwiegend in solchen Waaren, die thatsächlich vorhanden sind, wenn auch nicht in den Räumen selbst, wie es sonst bei den Märkten der Fall ist, sondern sie werden auf Probe abgeschlossen. Vereinzelt sind auch Zeitgeschäfte vorgekommen. Es bestehen dort aber nicht die Einrichtungen einer Börse, keine Sachverständigen, es erscheinen Makler nur ausnahmsweise, die Preise werden nicht notirt, irgend welche Einrichtungen für die Abwicklung der Geschäfte bestehen nicht, und die Preise werden auch nicht durch die Blätter veröffentlicht, so daß man keine Kenntniß darüber hat. Im Allgemeinen aber ist das anzuerkennen, daß das Geschäft, das dort vor sich geht, ein einwandsfreies ist, und daß es nur erwunscht ist, daß die Preise, zu denen dort gehandelt wird, unter Kontrolle gestellt und verlautbart werden. Ist diese Einrichtung nun ein öffentlicher Markt oder eine Börse? Ein öffentlicher Markt jedenfalls nicht, denn Märkte, die unter polizeiliche Kontrolle gestellt werden können, sind nach der Gewerbeordnung Wochenmärkte, Jahrmärkte, Specialmärkte und Messen. Alle anderen Märkte sind Privatmärkte, die der polizeilichen Kontrolle nicht unterliegen. Nun haben wir eine Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts aus dem Jahre 1891, in der ausgeführt wird, daß als Märkte anzusehen sind diejenigen Märkte, die öffentlich, also nicht in Privaträumen, abgehalten werden und die Berechtigung für sich in Anspruch nehmen,

geworden ist in dem „Frühmarkt“ (oder der „Frühbörse“) für die sogenannten „Konsumenten“ (das soll heißen für Müller und Bäcker) neben der eigentlichen „Produktenbörse“. Auf der Frühbörse der Handel laut Probe, auf der Produktenbörse der Handel mit der Lieferungswaare.

Die alte Börse verharrt in diesem Stadium der unvollkommenen Fungibilität; die moderne Börse begnügt sich damit nicht. Sie ergänzt sich wohl, wie es die eben angeführten Beispiele zeigen, durch besondere Organisationen, welche aus alter Zeit fortbestehen, um den Zwecken des Bedarfs zu genügen. Sie selber aber sucht diesen Rest der konkreten Waare abzustreifen und emancipirt sich zur abstrakten Waare (§§ 186 ff.) oder kann die Gunst des Umstandes benutzen, daß die Waare von vornherein als eine vollkommen fungible ihr gegeben ist (Werthpapiere).

Werthpapiere und abstrakte Waaren (Lieferungswaare, Terminwaare) sind die Objekte der modernen Börse.

Die Werthpapiere besitzen als Anweisung auf ein Quantum Edelmetalls die Eigenschaft der Fungibilität in vollendetem Maaße. Die abstrakten Waaren sind ein Produkt der Handelstechnik, geschaffen, um die Zwecke des Welthandels in vollendetem Umfange erfüllen zu können.

Wie nun alles Historische sich schrittweise entwickelt, wie gewisse Konsequenzen unter begünstigenden Umständen an gewissen Orten in einem gegebenen Zeitpunkte bereits gezogen sind, die im Uebrigen ihrer Entwicklung noch harren — so auch in dieser Frage.

Die Arbeitstheilung der Börsen nach ihren einzelnen Gegenständen

---

frei zu sein von den Beschränkungen bezüglich des Feilhaltens im Umherziehen. Nach allem, was ich gesagt habe, kann die in Privaträumen abgehaltene Frühbörse als ein Markt im Sinne der Gewerbeordnung nicht angesehen werden. Die Landwirthschaftskammer der Provinz Brandenburg hat sich im Herbst 1896 an den Polizeipräsidenten mit der Bitte gewandt, die hiesige Frühbörse für einen Markt zu erklären und unter eine Marktkontrolle zu stellen. Ich halte das nicht für angängig. Der Polizeipräsident hat an den Minister des Innern berichtet, daß es sich nur um einen Privatmarkt handle. Der Minister des Innern hat gerathen, bis zum Inkrafttreten des Börsengesetzes zu warten. Ein Antrag der Landwirthschaftskammer ist weder an den Minister des Innern noch an mich gelangt, sondern nur eine Abschrift des an den Polizeipräsidenten gerichteten Antrages ist an uns gelangt. Wir haben dann den Börsenkommissar gebeten, sich darüber zu äußern, ob die Frühbörse nach der Art der dort betriebenen Geschäfte als eine Börse zu betrachten sei. Der Staatskommissar hat sich dahin ausgesprochen, daß er glaube annehmen zu müssen, die Frühbörse sei eine Börse. Diese Aeußerung haben wir den Aeltesten der Kaufmannschaft als der Aufsichtsbehörde der Börse unterbreitet, und diese sind entgegengesetzter Meinung. Sie haben ausführlich nachgewiesen, daß es sich um nichts anderes handle, als um einen Privatmarkt.“

hat sich in England längst vollzogen; in Hamburg fängt sie eben erst an, sich durchzusetzen (Kaffeebörse). Die Verfeinerung der Börsentechnik zur abstrakten Waare ist dort längst erreicht, wo die Umstände dafür günstig gewesen, so besonders an den Mittelpunkten des Werthpapierhandels (Amsterdam, London, Paris, Wien, Berlin) oder an gewissen Stapelplätzen von Weltwaaren (Amsterdam, Berlin, Chicago, New York, Liverpool, Paris). An anderen Börsen verharrt sie noch im Stadium der konkreten Waare und ergänzt die Lücke ihrer modernen Entwicklung dadurch, daß sie sich auf solche Börsen stützt, welche die Höhe der modernen Technik erreicht haben.

§ 232. Der voranstehende Grund, auf welchem sich die moderne Börse aufgebaut, ist die Masse der Werthpapiere und der Handel damit.

Wie deren Entstehung in Venedig, in Genua, wie ihre Entwicklung in Amsterdam seit dem Anfange des 17. Jahrhunderts die eigenthümliche Technik des Börsenhandels hervorgerufen hat, so ist es in den Volkswirthschaften des 19. Jahrhunderts die international gemeinsame Thatsache dieser Vermögensform, welche entsprechende Folgen, nur in unendlich vergrößertem Maaßstabe, hervorgerufen hat. England seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts allen anderen Staaten voran, dann Frankreich, Deutschland, Oesterreich, Rußland, Italien — neuerdings aber namentlich die Vereinigten Staaten von Amerika.

Für Großbritannien und Irland hat Robert Giffen*), der Chef der Handelsstatistik, das gesammte Kapitalvermögen zu 200 Milliarden Mark (10000 Millionen £) auf das Jahr 1885 berechnet, davon etwa 40 Procent in Form von Werthpapieren.

Die rapide Steigerung des in diese Form gebrachten Vermögens ergiebt sich daraus, daß das in den Eisenbahnen des Vereinigten Königreiches angelegte Kapital 1885 bis 1895 von 816 Millionen £ auf 1001 Millionen £ und gar das in sonstigen Aktiengesellschaften (registered companies) angelegte Kapital in derselben Frist von 495 Millionen £ auf 1063 Millionen £ gestiegen ist**).

Im Jahre 1896 allein ist eine Summe von 153 Millionen £ neu

*) Accumulation of Capital in the United Kingdom. 1875—1885. Journal of the Statistical Society. vol. 53 (1890). Derselbe, The growth of Capital London 1890. Vgl. Statistische Anlagen zu den Materialien der Börsenenquêtekommission (Berlin 1892/93) S. IX ff.

**) Statistical Abstract for the United Kingdom. 1896, p. 206, p. 211.

auf den Markt gebracht worden*), davon 41 Millionen £ als Anleihen an fremde Staaten, für ausländische Eisenbahnen, für Indien und die Kolonien, ja bloß für Fahrradgesellschaften über 17 Millionen £. Die Ziffer für 1896 wurde wesentlich übertroffen im Jahre 1889 mit 207 Millionen £.

Die englische Staatsschuld hat — ganz verschieden von dem Staatsschuldenwesen der meisten übrigen, zumal der großen Staaten — in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beständig abgenommen. Aber sie betrug (gegen 836 Millionen £ im Jahre 1857) 1896 immer noch 648 Millionen £.

Für Preußen hat aus Anlaß des Gesetzentwurfes für die „Ergänzungssteuer" (1892/93) eine Schätzung des in Preußen vorhandenen privaten Vermögens durch das Finanzministerium stattgefunden. Der Gesammtbetrag desselben wurde auf 73,8 Milliarden Mark geschätzt**). Davon kamen auf

1. preußische Staatsanleihen	6061	Millionen	Mark
2. die Hälfte der Reichsanleihen	620	„	„
3. Kommunalanleihen	1200	„	„
4. ausländische Werthpapiere in preußischem Besitz	1500	„	„
5. Aktien preußischer Aktiengesellschaften . . .	3350	„	„
	12731	Millionen	Mark.

Es kamen ferner auf Forderungen aus Hypotheken und Pfandbriefen 17000 Millionen. Von diesen hat freilich ein erheblicher Theil noch nicht die Form des Werthpapiers von börsenmäßiger Beschaffenheit, sondern die Form der Hypothek. Aber die Tendenz geht jahraus jahrein auf die Umgestaltung der alten Form in die neue. Ende 1895 cirkulirten 4435 Millionen Mark Inhaberpfandbriefe der Bodenkreditaktienbanken im Deutschen Reich gegen 130 Millionen Mark zu Ende des Jahres 1870***). An Pfandbriefen der landschaftlichen u. s. w. Kreditinstitute befanden sich in Preußen bereits Ende 1874: 1050 Millionen Mark im Verkehr†).

---

*) Commercial History and Review of 1896. Supplement to the Economist. February 20, 1897, p. 5.

**) Haus der Abgeordneten, 17. Legislaturperiode, V. Session 1892/93. Drucksachen Nr. 7. Entwurf eines Ergänzungssteuergesetzes S. 49 Anlage zur Begründung.

***) Vgl. die Rheinische Hypothekenbank in Mannheim. 1871—1896. Denkschrift zur Feier des 25jährigen Bestehens der Bank S. 57 ff.

†) Jahrbuch für die amtliche Statistik des preußischen Staats. Berlin 1876. S. 482 f.

Man darf wohl annehmen, daß ein Drittel jener 17000 Millionen bereits die Form des Werthpapiers angenommen hat, vielleicht die Hälfte. Dann würde ein Viertel des privaten Vermögens in Preußen überhaupt die börsenmäßige Gestalt besitzen, um fortschreitend dieselbe weiterhin anzunehmen.

§ 233. Woher kommt diese Ausbreitung der Werthpapiere? Man bezeichnet hier mit einem Kollektivnamen verschiedene Gattungen von börsenmäßigen Kapitalurkunden, welche auch wohl unter dem Namen „Effekten“*) zusammengefaßt werden. Wogegen die Namen „Fonds“ und „Fondsbörse“ (entsprechend dem englischen „Stock Exchange“) daher entstanden sind, daß in früherer Zeit die Fonds, d. h. die Staatsschuldpapiere, das hauptsächliche Material des Börsenhandels waren, und daß nun die alten Namen für das neue Bedürfniß weiter gebraucht werden, obwohl neben den Staatsschuldpapieren andere Werthpapiere, zum Theil in größerem Umfange als jene, in den Verkehr getreten sind.

An der Berliner Börse waren (1889)

55 deutsche Reichs-, Staats- und Städteanleihen,
108 fremde Staats- und Städteanleihen,
822 von privaten Unternehmungen ausgestellte Arten von Aktien und Schuldscheinen

zur täglichen Notirung zugelassen.

Der nominelle Betrag der öffentlichen Obligationen war

37653 Millionen Mark, derjenige der privaten Urkunden
16920 „ „
54573 Millionen Mark.

Von den ausländischen Staats- und Stadtobligationen (28359 Millionen Mark) wird freilich nur ein gewisser Theil der Berliner Börse zugerechnet werden dürfen, da sie vielmehr zugleich und meist überwiegend auf anderen Börsen (London, Paris, Wien u. s. w.) gehandelt werden**).

*) Savary, Dictionnaire universel de Commerce s. h. v. erklärt „Effets“: se dit des biens meubles, immeubles et autres, qu'une personne possède, particulièrement de ceux que les Marchands et Négociants acquièrent dans leur commerce. Die Brüder Grimm erkennen das Wort „Effekten“ überhaupt noch nicht als ein deutsches an; in ihrem Wörterbuch findet sich nur „(der) Effekt“.

**) Vgl. Syst. II § 535 und oben § 47.

Das Gemeinsame an diesen Werthpapieren in der Verschiedenheit ihrer Herkunft und ihrer Zwecke ist das Folgende*).

Der Verkehr mit Geldkapitalien ist auf seiner niedrigen Stufe ein lokal und individuell gebundener. Jedes Darlehen wird ein mühsames Geschäft, das nach längerem Suchen der passenden Summe, Frist, Sicherheit, Gegenpartei zu Stande kommt, um s. Z. abermals mit ähnlicher Schwerfälligkeit (langer Kündigungsfrist u. dgl.) gelöst zu werden, sobald der eine der beiden Kontrahenten Grund hat den Vertrag zu kündigen.

In dieser Weise wird ein Hypothekendarlehen auf ein benachbartes Grundstück ausgethan, indem die beiden Hälften des Geschäftes, verfügbares Leihkapital und Kapitalbedarf, sich an dem gegebenen Orte und zwischen zwei Personen dieses Ortes zusammenfinden, wenn die beiderseitigen Voraussetzungen sich erfüllen.

An die Stelle dieses lokal und individuell gebundenen Kapitalverkehrs tritt der centralisirte und generelle Kapitalverkehr**). Es ist nicht mehr der einzelne Ort, auf dem die beiden Hälften sich suchen und finden, es ist auch nicht mehr die individuelle Kapitalanlage; sondern es tritt eine Organisation dazwischen, welche das anlagebedürftige Kapital an sich zieht und dieses an die kapitalbedürftigen Grundbesitzer ausleiht. Ein derartiges Institut (Grundkreditbank) gewährt Hypothekendarlehen auf eine große Zahl von Grundstücken und giebt auf Grund derselben Pfandbriefe aus, welche jetzt jeder Kapitalist erwerben kann. Dieser ist dadurch der lokalen Gebundenheit ebenso enthoben wie der individuellen Beziehung zu einem lokalen Schuldner. Die Bank ist dazwischen getreten und hat als Werkzeug dafür das „Werthpapier" ausgegeben, welches (als „Inhaberpapier", lettre au porteur) dazu gemacht ist, jeden Augenblick den Besitzer ohne besondere Förmlichkeit wechseln zu können.

Der Darlehensbedürftige ist in gleicher Weise an die generelle und centralistische Instanz gewiesen. Er schuldet dem Institut, und dieses ist

---

*) Vgl. Syst. II § 533 f.

**) Die deutlichste Sprache redet der Kapitalmarkt selber, indem der Zinsfuß für die Werthpapiere der großen Börse erheblich niedriger ist als der Zinsfuß der Hypotheken zu erster Stelle, die doch eine gleiche Sicherheit beanspruchen dürfen wie jene Werthpapiere. Beispielshalber ist seit Jahren die Rente der deutschen Staatspapiere und Reichspapiere hart an 3 Procent herabgerückt (Preußische 3 Procent Konsols standen am 23. Juni 1897 auf 98,15 Procent), während der Zinsfuß für Hypotheken erster Stelle in der Stadt Berlin 3¾ Procent, in einer Stadt wie Göttingen regelmäßig noch 4 Procent war.

durch seine Centralisation des Kapitalüberflusses befähigt, ihm ebenso die Bedingungen der Dauer ihres Darlehens zu gewähren, wie dem Gläubiger die Bedingungen der täglichen Flüssigkeit.

Wegen der Größe des Instituts ist es auch möglich, von jenen „Pfandbriefen" eine gleichartige große Menge in passenden einheitlichen Abschnitten auszugeben, durch welche wiederum und, je größer ihre Menge ist, um so mehr die Eigenschaft der Fungibilität für eine große Zahl von Stücken dieser Art von Werthpapieren erzeugt wird. Jedes einzelne Stück davon gehört in einen großen *generellen* Verband, wird von diesem getragen, kehrt in diesen zurück, ist daher an der Leichtigkeit betheiligt, mit welcher sich Geldkapital in diese Form und diese Form wieder in Geldkapital umsetzt.

Das Höchste in dieser Richtung leistet die höchste Centralisation eines einzigen großen Instituts. Entsprechend leistet am meisten für die Fungibilität das Werthpapier, welches von dem Centrum selber, nämlich von dem Staate, zumal dem Großstaate oder dem Reiche, ausgegeben wird.

Die Grundkreditbank wird aber ihr Geschäft in um so größerem Stile betreiben können, je größer ihr eigenes Kapital ist. Dieser Umstand giebt Anlaß, daß sie selber eine zweite Kategorie von Werthpapieren ausgiebt und vermehrt, auf der ihr Gesellschaftskapital beruht — nämlich *Antheilscheine* oder *Aktien*.

Wir haben schon früher bemerkt, wie heute die wachsende Kapitalfülle, und hievon ein großer Theil in Händen, welche ihr Kapital selber nicht fruchtbar zu machen im Stande sind, sich begegnet mit dem wachsenden Kapitalbedarf der Unternehmungen, zumal der großen Kapitalkoncentrationen (§ 104 ff.) und der Staatsverwaltung selber.

Fortschreitend wächst auf diese Weise der Stoff hinzu für die Ausdehnung der *Werthpapiere*.

§ 234. Der Gewohnheit folgend, welche jeder neuen Technik ihre Vorurtheile in den Weg stellt, hat man wohl in dieser *centralisirenden* Tendenz des Werthpapierwesens die Quelle der *Gefahren* gesehen, welche den in die Ferne gehenden Kapitalanlagen erwachsen.

Mit Unrecht. Die Gefahrlichkeit der Kapitalanlage war immer da und lag unmittelbar vor der Thür. Es hing nur davon ab, ob man sie suchte. Denn nicht durch die räumliche Entfernung entsteht die Gefahr, sondern nur durch die Art der Kapitalanlage, die man dort bevorzugt. Die ganze Stufenleiter der Gefahren, welche der Kurszettel

einer großen Börse umschließt, ist auf dem engen Raume eines einzigen kleinen Dorfes zu finden.

Wer niemals sein Kapital in ausländischen Werthpapieren angelegt hat, mag gleichwohl die schlimmste Erfahrung gemacht haben von den Folgen, welche daraus entstehen, daß er bei dem Ausleihen desselben in erster Reihe nach dem hohen Zinse, nicht nach der Sicherheit der Anlage gefragt hat. Die einfache Abstufung der ersten, zweiten, dritten Stelle für eine hypothekarische Beleihung genügt vollkommen, die Stufen der Sicherheit und damit zugleich die Stufen des Zinses — aber in umgekehrter Ordnung — zu zeigen. Je näher dem Rande des beliehenen Werthes, desso größer die Gefahr, daß die hypothekarische Deckung versagt, daß das Kapital bei einem Verkauf des Grundstückes „ausfällt". Je weiter ab vom Rande, desto weiter ab von der Gefahr, desto größer kann die Werthverminderung des beliehenen Objekts sein, ohne die beliehene Stelle zu berühren.

Dem entspricht die Skala des Zinsfußes, in welchem zusammen mit dem Entgelt für die Nutzung des fremden Kapitals die Deckung für die Gefahr des Verlustes enthalten sein soll. Der Bruchtheil, welcher zur Deckung dieser Gefahr bei einer Hypothek an erster Stelle (d. h. etwa bis zur Hälfte des Werthes) erforderlich ist, braucht nur gering zu sein. Er wächst, je mehr die Beleihung sich dem Rande der Werthgrenze nähert, unter Umständen (je nach dem Grade der Gefahr, daß dieser Rand durch die Werthschwankung fortgenommen wird) bis auf ein Maximum.

Leider fehlt es an Beispielen der Art, aus diesen Zeiten der agrarischen Krisis, durchaus nicht. Auch hat die Kapitalfülle mit dem Gefolge des herabgehenden Zinsfußes und der Konvertirung der Staatsanleihen (vgl. Syst. II §§ 542—545) zu gefährlichen Kapitalanlagen in den alten Formen der hypothekarischen Beleihung einen ähnlichen Reiz gegeben wie zu den Abenteuern in Mexiko, Argentinien, Portugal, Griechenland.

Der Vorwurf gegen die börsenmäßige Form der Kapitalanlagen kommt also auf etwas Aehnliches hinaus wie das Vorurtheil gegen die Produkte der Maschinenarbeit.

Von den wirklichen Gefahren werden wir später noch zu reden haben. Hier kommt es zunächst darauf an, die normale Struktur dieser neuen Technik klarzulegen.

§ 235. Dadurch, daß eine große Mannigfaltigkeit von Kapitalanlagen — Staatsanleihen, Stadtanleihen, vom Auslande wie vom

Inlande, Antheile an industriellen Unternehmungen, Banken, Verkehrsanstalten, sowie wiederum die Obligationen eben dieser Unternehmungen selber — in der Form der Werthpapiere in Wettbewerb treten, entwickelt sich diejenige Centralisation des Kapitalmarktes, welche jedem einzelnen Werthpapier seinen gebührenden Rang einräumt.

Beide Theile, der Kapitalist und der Kapitalbedürftige, sind nicht mehr auf den Ort angewiesen, an dem sie leben. Der Spielraum für beide erweitert sich zu dem Ganzen der Volkswirthschaft und darüber hinaus zu der Weltwirthschaft des Kapitalverkehrs. Denn das Werthpapier hat diejenige Form (und kann im Einzelnen die ferneren Zuthaten der Form annehmen, welche dafür erforderlich sind), welche dasselbe für den großen Markt des Kapitalverkehrs geeignet macht.

Das Werthpapier wird so das bequemste Mittel der Kapitalausgleichung zwischen kapitalarmen und kapitalreichen Landestheilen, zwischen kapitalarmen und kapitalreichen Ländern. Es wird aber auch das beste Mittel zur Ausgleichung der Bewerthung oder, was auf dasselbe hinauskommt, des Zinsfußes, zwischen Werthpapieren (Kapitalanlagen) derselben Würdigkeit.

Vermöge des Werthpapiers ist es der große Markt, ist es die große Zahl der Käufer und Verkäufer desselben, welche durch ihr Interesse veranlaßt sind, diese Bewerthung, die dazu gehörige Beurtheilung, die dafür erforderlichen Kenntnisse herbeizuschaffen. Das Interesse des einzelnen Kapitalisten an der zutreffenden Bewerthung ist die Auffindung der lohnendsten Kapitalanlage bei kleinster Gefahr der Anlage; das Interesse des Kapitalbedürftigen ist, daß er durch diesen großen Zusammenhang zu seinem Rechte kommt in der Erlangung des Kapitals unter den günstigsten Bedingungen, die ihm gebühren.

Dieses ist allerdings eine Entwicklung, die nicht mit einem Schlage zu ihrer Reife gelangt. Wir sind heute noch weit davon entfernt, die Mittel der zutreffenden Bewerthung ausgebildet zu haben für die Gesammtheit der Werthpapiere. Die Ausdehnung des Weltmarktes, die Weitschichtigkeit der Gattungen von Werthpapieren, welche immer wieder neu hinzuströmen, stellt neue Aufgaben, erzeugt neue Ursachen der Irrthümer. Aber die Masse der bereits gemachten Erfahrungen, die Fortschritte wirthschaftlicher Intelligenz, die zunehmende Besonnenheit des Urtheils haben den Beruf, diese Aufgabe immer besser zu lösen.

Das Element der weiten Entfernung ist an sich kein Grund von Schwierigkeit der Lösung. Jede Entfernung nach einem zum Völkerverkehr gehörenden Lande wird heute mit Leichtigkeit überwunden. Die wahre Schwierigkeit, die man leicht damit verwechselt, ist die, daß solche

Kapitalisten entfernte Kapitalanlagen suchen, welche über nahe wie über ferne Kapitalanlagen kein Urtheil haben.

§ 236. Das Wesen der modernen Börse erschöpft sich in den Werthpapieren nicht. Gerade diejenigen Erscheinungen, welche neuerdings in den Vordergrund des Interesses getreten sind, haben Waaren zum Gegenstande und sind doch durchaus Erscheinungen der modernen Börse.

Waaren, mit denen sich die moderne Börse beschäftigt, müssen, wie wir gesehen haben, im Gegensatze zur alten Börse Waaren von vervollkommneter Fungibilität sein.

Sie müssen, mit anderen Worten, das Muster der Werthpapiere möglichst vollkommen erreichen. Wir haben oben (§§ 186—190) aus der Entwicklung des heutigen Welthandels einige hauptsächliche Beispiele vorgeführt, welche zeigen, wie sich der Waarencharakter bei einzelnen dazu besonders geeigneten Gütern zu seiner Höhe entwickelt hat. Die Veranstaltungen des amerikanischen Getreidehandels, des Liverpooler Baumwollhandels sind typische Erscheinungen von der Art, wie die Fungibilität dieser Waaren durchgesetzt wird.

Auch ohne die praktischen Bedenken, welche wir später kennen lernen werden, liegt die wissenschaftliche Frage nahe, warum diese Entwicklung stattfindet.

Auf diese Frage ist zweierlei zu antworten. Einmal nämlich liegt es in der Konsequenz der Arbeitstheilung, daß der Waarenhandel zu dieser Verfeinerung seiner Technik gelangt. In dem primitiven Handel liegen alle Zweige und Hülfsanstalten des Handels in derselben Hand bei einander. Der phönikische Kaufmann in den Homerischen Gedichten ist Schiffsherr, Schiffer, Großhändler, Kleinhändler, Hausirer, ist Einfuhrhändler und Ausfuhrhändler, ist Produktenhändler und Manufaktenhändler und Sklavenhändler obenein. Alles das zerlegt sich, nach dem Gesetz der Arbeitstheilung, mit fortschreitender Kultur. Aber es zerlegt sich noch mehr als das. Wie die Beförderung der Waaren ein eigener Berufszweig neben dem Handel mit den Waaren, wie die Lagerung der Waaren mehr und mehr aus der Berufsthätigkeit des einzelnen Kaufmanns heute heraustritt und von analogen gemeinsamen Anstalten aufgenommen wird, wie es die öffentlichen Transportanstalten sind — so führt ein Schritt weiter zur Loslösung des großen Handels von der individuellen Waare. Die Berechnung, die Leitung, die Spekulation befreit sich von der Last der konkreten Gestalt der Waare und kehrt zu ihr

zurück erst in dem Augenblicke, da die Waare in den Bedarf übergehen soll und ihre individuelle Gestalt nothwendig wird.

Wie der Ladeschein über eine schwimmende Waare, wie der Lagerschein über eine unter öffentlicher Kontrolle niedergelegte Waare für den Handel nicht bloß ein Ersatzmittel, sondern eine große Erleichterung und Entlastung ist behufs des Umsatzes der Waare, deren konkreter Handwechsel überflüssig, aber kostbar wäre — wie solch ein Ladeschein oder Lagerschein Dutzende von Malen Gegenstand des Kaufes und Verkaufes wird: ebenso die fungible Waare des modernen Börsenhandels. An Stelle des Ladescheines oder Lagerscheines tritt hier der *Lieferungsschein* — der Lieferungsschein, welcher auf die Lieferung der fungiblen Waare in typischer Quantität auf typischen *Termin* lautet. Wie der Ladeschein bis zum Tage der Entladung des Schiffes zeitlichen Spielraum gewährt für den Handel, so der Lieferungsschein Spielraum bis zum Tage der Lieferung.

Es ist ein Verkennen dessen, was der Großhandel zu leisten hat, wenn man dieser Form der Umsätze dasjenige zum Vorwurf macht, was ihre Kraft ist — die Leichtigkeit, die Entlastung von der konkreten Waare, wenn man die Menge der Umsätze, die „fiktiven" Quantitäten, als Kennzeichen anführt für die Schwindelhaftigkeit dieser Art des Handels.

Mit demselben Rechte kann man die Menge der Umsätze, welche in dem entwickelten Geld- und Zahlungswesen von London, New York u. s. w. durch die Clearinghäuser bewerkstelligt werden mit verhältnißmäßig kleinem Umfange der Baarzahlungen, als eine schwindelhafte Form unseres Zahlungswesens bezeichnen.

In der That ist es nur die Zweckmäßigkeit der Technik, welche ausscheidet, was für das Wesen der Sache überflüssig ist.

§ 237. Wie aber im Zahlungswesen der heutigen großen Volkswirthschaften mit den Geldumsätzen, welche täglich in deren Mittelpunkten vor sich gehen, die abkürzende Technik der Clearinghäuser sich eingebürgert hat (sammt allen den sonstigen erleichternden Methoden, die dazu gehören) — so hat der große Handelsverkehr sich jene Formen des Terminhandels geschaffen als Glied in der Kette der heutigen Verkehrsmittel.

Die Arbeitstheilung, als deren Ergebniß wir diese Gestalt der Waare bezeichnet haben, ist hervorgerufen worden durch den Reiz aller derjenigen Fortschritte der Technik, welche die Entfernungen abgekürzt

haben, insbesondere durch den Telegraphen. Es entsprach der Geschwindigkeit, mit welcher die Nachricht von irgend einer erheblichen Thatsache des Handels über den Erdkreis fortgepflanzt wird, daß man Handelsformen hatte, diesen Nachrichten in Handelsgeschäften unmittelbaren Ausdruck zu geben.

Mit dem Telegraphen aber begegneten sich die anderen Verkehrsmittel, welche den Güterverkehr der Erde in ungeahntem Umfange erleichtert haben. Die Dampfschiffahrt und die Eisenbahnen haben den Umkreis des Welthandels (so insbesondere des Getreidehandels) so sehr erweitert, die Theilnahme einer so viel größeren Zahl von Ländern und Handelsplätzen an derselben Weltwaare hervorgerufen, daß damit das Material für diesen Börsenhandel sich beständig vermehrt hat.

Angesichts dieser Entwicklung ist es wohl denkbar, daß ein einzelner Staat — irgend welchen Einflüssen nachgebend — der neuen Geschäftsform Hindernisse bereitet oder die schon vorhandenen einengt. Indessen würde das nur den Erfolg haben, daß andere Länder sich desto mehr der Vortheile der neuen Technik bemächtigen und den in dem einen Lande verkümmerten Handel an sich zögen.

II. Die Ausgabe von Werthpapieren*).

§ 238. Wir haben als hauptsächlichen Gegenstand der modernen Börse die Werthpapiere kennen gelernt.

Die Frage, die uns jetzt beschäftigen soll, betrifft die Art und Weise, wie dieselben in den Verkehr gelangen.

Der einfachste Weg ist der, daß die Staatsregierungen, Stadt-

*) Neben mehrerem hierher Gehörigen aus der Literatur zu diesem ganzen Kapitel (wie besonders den Materialien der Reichskommission für die Börsenenquête, den beiden englischen Reports ꝛc. von 1875 und 1878, der Schrift von Struck über die Effektenbörse, dem Aufsatze über die auswärtigen Anleihen an der Londoner Börse in der Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. 1876, 1877) vgl. hiezu noch: Heinrich Sattler, Die Effektenbanken. Mit einem Vorwort von Ad. Wagner. 1891. Paul Model, Die großen Berliner Effektenbanken. Aus dem Nachlasse des Verfassers herausgegeben und vervollständigt von Ernst Loeb. Mit einer Vorrede von Ad. Wagner. Jena 1896. Walther Lotz, Die Technik des deutschen Emissionsgeschäftes, Anleihen, Konversionen und Gründungen. Schmoller's Jahrbuch für Gesetzgebung u. s. w. 1890, 393—460. Derselbe, Art. Emissionsgeschäft. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. III. 1892.

gemeinden, Korporationen, Aktiengesellschaften, welche ihre Werthpapiere in die Hände der kapitalbesitzenden und anlagebedürftigen Personen zu bringen wünschen, sich unmittelbar an dieselben wenden.

In der That haben wir es als einen Charakterzug der gereiften Finanzwirthschaft und eines gereiften Staatswesens bereits früher (Syst. II §§ 501—502) kennen gelernt, daß sie im Stande sind, der Vermittlerorgane zu entrathen, welche dem unreifen Staatskredit unentbehrlich sind. In den Organen der Kreditvermittlung entdeckten wir eines derjenigen Merkmale, an welchem die Stufe des öffentlichen Kredits zu erkennen ist.

Wenn ein heutiger Staat ein Anlehen aufnimmt und für diesen Zweck eine Subskription eröffnet, für welche er die Kapitalisten seines Landes zu den ohnehin vorhandenen amtlichen Stellen einladet, wenn einzelne Staatsregierungen (wie die französische) ständige Einrichtungen haben, um das Bedürfniß nach Anlage von Kapital fortlaufend durch ihre Obligationen zu befriedigen — so sehen wir hier eine Quelle der Versorgung mit Werthpapieren, welche unmittelbar zu denjenigen Personen hinfließt, welche danach Verlangen tragen. Der Markt der Werthpapiere wird hier ohne Zwischenhände, ohne daß ein berufsmäßiger, werbender Betrieb dazwischen tritt, durch diejenigen versorgt, welche selber die Anlehensschuldner sind.

Es kann vollends eine bloße Umwandlung älterer Anleihen (Zinsreduktion, Konversion, vgl. Syst. II §§ 543—545) auf direktem Wege zwischen dem Staatsgläubiger und den Staatsverwaltungsstellen erledigt werden.

Was eine Staatsverwaltung thut, kann in analoger Weise von kommunalen und anderen Körperschaften, von Kapitalgesellschaften u. s. w., welche Anlehen aufnehmen wollen, gethan werden.

Indessen für die Mehrzahl der Fälle genügt diese einfache Form der Ausgabe von Werthpapieren nicht. Sie genügt nur da, wo sich der Kapitalbedarf gleichsam an einen festen Kundenkreis wendet, der nicht erst aufgesucht, nicht erst umworben sein will, der vielmehr beständig zur Verfügung steht. Dies kann der Fall nur sein bei großen anerkannten, im Kredite unerschütterten Schuldnerpersönlichkeiten — und auch bei diesen wiederum nur in den Zeiten, da diese Anerkennung nicht auf die Probe kritischer Ereignisse gestellt wird. Derselbe Großstaat, welcher durch direkte Subskription seine Anleihen aufzunehmen gewohnt gewesen, wird durch kriegerische Katastrophen genöthigt werden, die Zuflucht zu Zwischenhänden zu nehmen (wie es der französische Staat behufs Zahlung der Kriegsentschädigung an das Deutsche Reich 1871 ff.

gethan). Schon die Intensität einer zu einem baldigen Termine erforderlichen großen Kapitalsumme kann leicht dieses Mittel unentbehrlich machen.

Nun ist aber die große Mehrzahl derjenigen (Staaten, Städte, Unternehmergesellschaften), welche ihre Werthpapiere an die Kapitalisten bringen wollen, weit davon entfernt, auf den Charakter einer solchen anerkannten Persönlichkeit Anspruch machen zu dürfen. Ihre Kleinheit, ihre Neuheit, ihre geographische Entfernung, das Zweifelhafte ihrer Zwecke, ihre bunte Mannigfaltigkeit steht dem im Wege. Ihre Menge bringt sie in ein Gedränge um die Gunst der Kapitalisten, in welchem sie der führenden Hand bedürfen, d. h. eben jener Zwischenhände, welche sie in die Welt des Kapitalmarktes „einführen". Mit deutlichem Anklange an die Einführung eines Neulings in die „Gesellschaft" wird dieses Wort in der heutigen Börsensprache gebraucht.

§ 239. Was von dem Standpunkte des um die Gunst des Kapitalistenpublikums werbenden Werthpapiers als Einführung erscheint, das ist, von dem entgegengesetzten Standpunkte des Publikums aus gesehen, in dessen Mitte der Neuling gebracht wird, die Emission des Werthpapiers.

Durch die Entwicklung des modernen Kapitalmarktes ist daraus ein so ansehnlicher Geschäftsbetrieb geworden, daß über seine wirthschaftliche Natur und über sein Recht hier zu reden ist.

Emission, Emissionsgeschäft, Emissionsbank hat im deutschen Sprachgebrauch der Gegenwart (d. h. im großen Geschäftsverkehr, im Bank- und Börsenwesen und der sich damit beschäftigenden Gesetzgebung, Rechtsprechung, Literatur) einen engeren Sinn angenommen als in den romanischen Sprachen, aus denen das Wort entlehnt ist. Im Französischen braucht man den Ausdruck, in der Sprache des Bankwesens, auch von der Emission der Banknoten*); ebenso nennt man in Italien die Ausgabe von Banknoten „Emissione di biglietti". Im Finanzwesen wiederum redet z. B. Leroy-Beaulieu**) von „deux méthodes contraires pour émettre un emprunt: tantôt l'Etat négocie avec des banquiers et il leur cède l'emprunt à un prix convenu, ceux-ci le replaçant ensuite dans le public à leurs risques et périls; tantôt,

*) Vgl. z. B. Ch. Coquelin, Du Crédit et des banques. Paris 1848, p. 184: Cette crainte des émissions trop fortes de papier de banque, d. h. diese Besorgniß vor zu starker Ausgabe von Banknoten.

**) Traité de la science des finances, tome II p. 252 (Paris 1877).

au contraire, l'Etat s'adresse directement au public, après avoir déterminé les conditions auxquelles il recevra les souscriptions".

Im Deutschen hat sich die Bedeutung dieses Wortes derart eingeengt, daß es für einen einzelnen Zweig des Bank- und Börsengeschäftes vorbehalten worden ist, nämlich für denjenigen Geschäftsbetrieb, der darauf ausgeht, Werthpapiere von Dritten (Staaten, Unternehmungen) in das Publikum zu bringen für den Zweck der Kapitalanlage.

Zu unterscheiden von der „Emission" ist die „Gründung". Principiell gefaßt ist die „Gründung" der voraufgehende Akt, aus welchem das Material an Werthpapieren, die der Emission bedürfen, hervorgeht. Thatsächlich wird das Wort regelmäßig von den Aktiengesellschaften gebraucht, sei es, daß es sich um Gründung neuer Unternehmungen handelt, sei es, daß bereits bestehende ältere Unternehmungen nur in die Form der Aktiengesellschaft übergeleitet werden.

Die Gründung schafft neue Werthpapiere, die Emission führt sie auf den Markt. Die Gründung schafft sie unter der wachsenden Gunst, deren die Aktiengesellschaften sich erfreuen. Auch hier bemerken wir wohl ein Auf- und Absteigen, indessen durch die Schwankungen von Jahr zu Jahr hindurch, auf die Dauer eine starke Zunahme. (Vgl. oben § 106.)

§ 240. Man hat gemeint, die große Anzahl von Aktiengesellschaften mit verhältnißmäßig kleinem Kapital und von bloßen Umgestaltungen aus der Form der Einzelunternehmung (offenen Handelsgesellschaft) in die Form der Aktiengesellschaft liefere den Beweis, wie wenig die oft behauptete Ursache — Bedarf sehr großen Kapitals — bei Gründung der Aktiengesellschaften wirksam sei. So waren im Jahre 1889, einem Jahre mit zahlreichen Gründungen, unter 340 neuen Aktiengesellschaften im Deutschen Reiche nur 34 mit einem Kapital von mehr als 2 Millionen Mark. Von den im Jahre 1891 gegründeten 157 Aktiengesellschaften hatten 39 ein Kapital von weniger als 100 000 Mark, nur 6 ein Kapital von mehr als 2 Millionen Mark.

Man hat in diesem Hinweise wohl die Kehrseite des Aktienwesens betonen, den oft behaupteten ernsthaften Zweck der Aktiengesellschaften anzweifeln wollen. Hierauf ist folgendes zu bemerken.

Zunächst ist der Begriff der Größe des Unternehmungskapitals ein relativer. Die Aktiengesellschaft, welche sich für den Bau eines Studentenvereinshauses bildet, will ein Kapital von vielleicht kaum 300 000 Mark zusammenbringen — eine Summe, die sich unzweifelhaft nicht nur überhaupt leicht im Besitze eines einzelnen Kapitalisten befindet,

sondern auch in dem Kreise der hier ausschließlich ins Auge gefaßten „alten Herren". Aber nicht auf die absolute Höhe dieser Summe kommt es an, sondern darauf, ob irgend jemand geneigt ist, allein diese ganze Summe herzugeben. Findet sich ein solcher Wohlthäter, so ist die Aktiengesellschaft überflüssig.

Ebenso am anderen Ende der wirklich großen Kapitalsummen und im ernsthaften großen Geschäftsleben. Auch die Eisenbahnen, sofern der Staat sie nicht baute, hätten einzelne Kapitalisten finden können mit hinreichendem Kapitalbesitz, wie ihn die Aktiengesellschaft aufbringen mußte — nicht, weil der Kapitalbesitz einzelner großer Kapitalisten zu klein war, sondern weil diese nicht geneigt waren, allein für diesen Zweck ihr ganzes Kapital herzugeben.

Und darauf kommt es an. Nicht bloß das Vorhandensein einer gewissen Kapitalgröße in einzelner Hand, sondern auch die Geneigtheit, diese Größe an ein Unternehmen zu knüpfen. Daher ist es auch kein Gegenbeweis, daß bestehende Privatunternehmungen in Aktiengesellschaften verwandelt werden. Der einzelne Private hat eben die Neigung verloren, sein Kapital (sein ganzes Kapital) an dieses Unternehmen zu fesseln.

Man braucht nicht zu bestreiten, daß frivole Zwecke bei der Gründung der kleinen Aktiengesellschaften mit unterlaufen. Aber nicht nur, daß dieses auch für große Aktiengesellschaften zutreffen würde — es sind gerade die kleinen Aktiengesellschaften, welche für das Gründungswesen im bedenklichen Sinne wenig in Betracht kommen. Der Spielraum für den Umlauf ihrer Aktien ist ein sehr beschränkter; sie gelangen nicht auf den großen Kapitalmarkt; es ist eben ihre Geringfügigkeit, die ihrem Fortkommen im Wege steht. Sie sind auf einen engen nachbarlichen Kreis angewiesen, der wiederum ihnen mit nachbarlicher Kenntniß gegenübersteht.

Wie dem nun aber auch sein mag, so wird selbst der Mißbrauch der Aktienform für allerhand kleine Unternehmungen nicht die Thatsache aufheben, daß die große Kapitalkoncentration mit ihren beständigen Fortschritten auch die Zunahme der Aktiengesellschaften befördert, sofern sie diesem Zwecke dienen.

Und es sind die Gründungen von solchen großen Aktiengesellschaften, welche bei der Schaffung des Materials für den Werthpapierhandel der heutigen Börse allein in Betracht kommen. Insbesondere hat die neueste Gesetzgebung des Deutschen Reiches die Schranke noch höher gemacht zu Gunsten der großen Aktiengesellschaften*).

*) Nach dem Reichsbörsengesetz vom 22. Juni 1896 § 42 bestimmt der Bundes-

§ 241. Das ökonomische Wesen des Emissionsgeschäftes beruht darauf, daß berufsmäßig geübte und kapitalkräftige Unternehmer eine Summe von neuen Werthpapieren im Großen übernehmen, um sie in den Verkehr zu bringen, d. h., um sie in kleineren Summen abzusetzen.

Solche kapitalkräftige Unternehmer können im gegebenen Falle eine einzelne Bank (Effektenbank, Emissionsbank) oder ein Kreis von Banken (Syndikat, Konsortium) sein. Die letzteren können an demselben Orte oder an verschiedenen Orten (in verschiedenen Ländern) ihren Sitz haben.

Die Uebernahme der Werthpapiere kann geschehen kommissionsweise, gegen eine bestimmte Provision oder fest gegen bestimmten Preis, der einen Gewinn an dem Emissionskurse für die Bank übrig läßt. Die Neuheit der Werthpapiere kann eine absolute sein: sie sind eben erst geschaffen. Oder diese Neuheit kann eine relative sein: sie werden, nachdem sie bereits Jahre lang an anderen Börsenplätzen (etwa des Auslandes) cirkulirt haben, an einem gegebenen Börsenplatze (des Inlandes) neu eingeführt.

Zunächst die Kapitalkraft.

Wie im Kleinen die Betheiligung des einzelnen Kapitalisten an einer Aktiengesellschaft (oder überhaupt an einer Gattung von Werthpapieren, die ein aleatorisches Element enthalten) rationeller Weise nur einen beschränkten Vermögenstheil engagiert, um das Risiko dieser besonderen Kapitalanlage zu begrenzen, so wird auch der Werthpapierverkehr im Großen, wie er in dem Wesen des Emissionsgeschäftes liegt, die einzelne Bank, deren Kräfte an sich groß genug sein mögen, den ganzen Kapitalbedarf für den Zweck einer konkreten Emission aufzubringen, es vorziehen, nur einen begrenzten Theil zu übernehmen, daher sich mit einer Anzahl anderer Bankhäuser zu vereinigen, um den ganzen Kapitalbetrag aufzubringen*).

---

rath den Mindestbetrag des Grundkapitals, welcher für die Zulassung von Aktien an den einzelnen Börsen maaßgebend sein soll. Auf Grund des § 42 hat der Bundesrath am 11. December 1896 vorgeschrieben, daß die Zulassung von Werthpapieren zum Börsenhandel nur erfolgen darf, wenn die Gesammtsumme der Stücke nach ihrem Nennwerth sich mindestens beläuft: für die Börsen von Berlin, Frankfurt a. M. und Hamburg auf 1 Million Mark, für alle übrigen Börsen auf ½ Million Mark. Für Berlin, Frankfurt a. M. und Hamburg kann die Börsenaufsichtsbehörde im Einzelfalle die Zulassung von Werthen im Mindestbetrage von ½ Million gestatten, wenn der Gegenstand der Emission nur Bedeutung für das engere Wirthschaftsgebiet hat, welchem der Börsenplatz angehört.

*) So sagt Adolf Sandheim (Die Börse und die Börsengeschäfte. Ein Handbuch für Bankiers, Juristen und Kapitalisten. Berlin 1897. Saling's Börsen-

Dieses kann theils im Vorwege geschehen, theils nachträglich — nach dem Vorbilde der Rückversicherung — durch die sogenannte „Unterbetheiligung".

Dieses Zusammenwirken eines „Konsortiums" hat aber zweitens den Zweck, in der Weise eines Kartells (vgl. §§ 107—118) durch in einander greifende Wirksamkeit der verschiedenen Bankhäuser an demselben Börsenplatze und an verschiedenen Börsenplätzen den Absatz der neuen Werthpapiere und darum deren Preis (Kurs) zu beeinflussen, ihn hochzuhalten, ihn gegen Schädigungen zu vertheidigen.

Es kann sich der Kreis der an der Emission betheiligten Firmen weiter gliedern derart, daß die Uebernahme sich abspaltet von dem Vertrieb der Papiere. Auf diese Weise theilt sich der Gewinn, der in der Differenz zwischen dem Uebernahmekurse und dem Emissionskurse besteht, unter so viel mehr Hände, entsprechend dem getheilten Risiko und der getheilten Mühe an dem Ganzen des Emissionsgeschäftes.

Ferner kann die technische Gestalt dieses Risikos eine verschiedene sein.

Zwischen der „festen" Uebernahme, bei welcher der ganze Gewinn und die ganze Gefahr auf das Bankhaus (das Konsortium) fällt, und dem bloß „kommissionsweisen" Vertriebe der Papiere gegen feste Provision liegt eine Reihe von Modalitäten getheilten Risikos, theilweiser Uebernahme der ganzen Summe der Werthpapiere, mit Vorbehalt eines Vorkaufsrechts für den Rest (Optionsrecht), Theilung des Gewinnes zwischen Emissionsbanken und dem Anlehensschuldner u. dgl. m.

§ 242. Das Emissionsgeschäft vermittelt den Verkehr zwischen der Schaffung der Werthpapiere und dem kapitalbesitzenden Publikum. Es vermehrt mittelbar die Menge der vorhandenen Werthpapiere und wirbt um die Gunst des Publikums für die neu emittirten Papiere.

An der Berliner Börse sind gegenwärtig zur täglichen Kursnotirung zugelassen etwa 1000 verschiedene Werthpapiere. Davon fällt der sechste Teil (der Kapitalsumme nach etwa die Hälfte) auf inländische und ausländische Staatsanleihen; die große Mehrzahl fällt auf die Mannigfaltigkeit privater Unternehmungen, deren Aktien und Obligationen —

papiere. 1. Theil S. 304): „In den letzten Jahren haben unsere Emissionsbanken es vielfach verstanden, vor Uebernahme großer Finanzoperationen ein sogenanntes Garantiekonsortium zu bilden, welches für die Institute gleichsam die Rückendeckung gewährt. Wird dadurch auch die Gewinnquote geschmälert, so erhält das Geschäft doch dadurch einen viel solideren Charakter."

Eisenbahnen, Banken, Bergwerke, Brauereien, Zuckerfabriken, Gas- und Wasserwerke, Maschinenbauanstalten, chemische Fabriken, Spinnereien, Baugesellschaften, Versicherungsgesellschaften. Doppelt so groß ungefähr ist das Material der Londoner Effektenbörse. Allein 650 verschiedene Eisenbahnpapiere werden hier täglich notirt.

In diesem Vielerlei von Werthpapieren und in deren Vermehrung durch die neu hinzutretenden Emissionen (während nur ausnahmsweise eine qualitative Verminderung, wie etwa in dem Falle der großen Verstaatlichung von Eisenbahnaktiengesellschaften in Preußen, Sachsen, Bayern, dem gegenübersteht) liegt die Auswahl für die Kreise der kapitalbesitzenden Bevölkerung, welche in der börsenmäßigen Form ihr Kapital zinsbar anlegen wollen. Auch geht die wachsende Masse*) dieser Anlagegelegenheit Hand in Hand mit der zunehmenden Neigung für die Vorzüge derselben. Denn in der Beweglichkeit des heutigen Lebens ist diejenige Besitzform die zweckmäßigste, welche ihres Marktpreises täglich sicher ist, eines Marktpreises, der durch die Größe des Marktes möglichst fest ist.

Dazu kommt der Reiz höheren Zinsertrages und wachsenden Kapitalwerthes als Folge theils der rege gewordenen Erwerbslust, theils der Verminderung des Zinsfußes für die herkömmlichen Kapitalanlagen.

Aber ein Verhältniß, welches wir auf einem anderen Gebiete des Handels gekennzeichnet haben als dasjenige zwischen Fachmann und Laien — es wiederholt sich in unserem Falle. Die Emissionshäuser sind die Fachmänner; die Masse der Personen, denen die Werthpapiere angeboten werden, sind die Laien. Mehr als irgendwo sonst entsteht das Bedürfniß nach vertrauenswürdigen Fachmännern — maisons de confiance (vgl. §§ 164, 165).

§ 243. Hier ist zuvörderst eine Unterscheidung vorzunehmen.

Es ist als eine nützliche Folge des deutschen Emissionsgeschäftes

---

*) Die Summe der Emissionen, welche in London während der letzten 5 Jahre herausgekommen sind, ist von Jahr zu Jahr folgende (nach dem Londoner „Economist", 22. May 1897):

Jahr	£
1892	81 137 100
1893	49 141 188
1894	91 831 505
1895	104 690 104
1896	152 806 791

Die Summe vom 1. Januar 1897 bis 22. Mai 1897 war £ 52 965 441 gegen £ 56 861 981 für dieselbe Zeit im Jahre 1896.

bezeichnet worden, daß die „führenden Bankhäuser den Kontokorrent- und Depositenverkehr auch mit kleineren Leuten, den um seiner selbst willen zu pflegen sie vielleicht zu stolz sein würden, nunmehr eifrig an sich zu ketten bestrebt seien, weil die so erworbenen Verbindungen zugleich werthvolle und zuverlässig kontrollirbare Abnehmer für Emissionen werden".

Von anderer Seite, und wohl mit gutem Grunde, ist gerade diese Verbindung der beiden Zweige des Bankgeschäftes als eine bedenkliche bezeichnet worden — bedenklich vor allem durch die nahe Berührung, in welche „kleinere Leute" mit den emittirten Werthpapieren gebracht werden.

In der That, auf Kleinheit und Größe der Leute kommt es hier an.

„Kleine Leute, kleinere Leute" sollten überhaupt von allem der Art, wie Emission, Emissionsbank, spekulative und daher riskante Werthpapiere, fern gehalten werden. Es giebt keine mechanischen Zwangsmittel, durch welche dieses Ziel zu erreichen ist. Es giebt aber positive Einrichtungen, durch welche sich in der entgegengesetzten Richtung wirken läßt; es giebt eine Vermeidung von anderen positiven Einrichtungen, welche dem entgegenwirken.

Der beherrschende Gesichtspunkt dafür ist der folgende.

Die Unebenheit des Verhältnisses zwischen Fachmann und Laien in dem Erwerb der Werthpapiere wird eine größere oder geringere sein je nach dem Grade der Urtheilsfähigkeit und je nach der Größe des Kapitalbesitzes. Es giebt eine obere Schicht der Kapitalisten, welche durch ihre ökonomische Intelligenz, durch Geschäftserfahrung, Hand in Hand mit einem ansehnlichen Umfang des Vermögens, einigermaßen der fachmäßigen Stärke der Emissionsinstitute gewachsen sind. Zugleich kann bei hinreichender Größe eine rationelle Verwaltung des Vermögens, eine Vertheilung des Risikos auf mannigfaltige Anlagen, der Gefährlichkeit der Kapitalanlage in spekulativen Werthpapieren die Waage halten.

In diesen Kreisen des Kapitalbesitzes, wo Sachkunde und Wohlstand ausreichen, ist der normale Boden für die Unterbringung jener Hunderte von Werthpapieren, welche heutzutage das Material der internationalen Börsen, die Mittel für die Aktienunternehmungen u. dgl. bilden. Sie liefern die Millionen, welche, durch die großen Emissionsbanken vermittelt, fernen kapitalbedürftigen Ländern zuströmen, hier eine Art von Ehrenpflicht der Kultur erfüllen, für heimische Industrie und Handel den Weg bereiten.

An diese schmale Schicht des großen Wohlstandes schließt sich eine breitere Schicht, eine Mittelschicht, der „Mittelstand", mit kleinerem Kapitalbesitz und meist auch kleinerer Urtheilskraft für die

Werthpapiere. Die Kleinheit ihres Besitzes bedeutet ökonomisch, daß jeder Verlust daran ein viel größeres Uebel für sie ist, als ein Gewinn oder eine erhöhte Zinsrente ein Zusatz an ihrem Wohlbefinden sein kann. In einem Beispiel: Die Wittwe mit einem Kapital von 20000 Mark wird in ihrer Lage weit mehr geschädigt durch Verlust von 10000 Mark als verbessert durch Erhöhung des Vermögens auf 30000 Mark oder Erhöhung der Zinsrente. Für sie kommt es daher vor allem auf *Sicherheit* der Kapitalanlage an. Für sie und die Hunderttausende ihresgleichen sind die einfachen festen Gewohnheiten einer Anlage in heimischen Staatspapieren u. dgl. das allein Korrekte, und jeder Versuchung, die in dem Herabgehen des Zinsfußes derselben liegt, muß widerstanden werden.

Es kommt hinzu, daß die Urtheilsfähigkeit, die geschäftsmäßige Einsicht in die Qualität der gefährlichen Werthpapiere — die eben darum gefährlich sind, weshalb sie hohen Zins gewähren — nur sehr ausnahmsweise sich in diesen Kreisen findet. Sie sind die „kleineren" Leute, zu denen die Emissionsbanken herabzusteigen „nicht zu stolz sind", und die sich vor dieser Herablassung hüten sollen.

Endlich *drittens* die *unterste* und breiteste Schicht — das, was man regelmäßig die „kleinen Leute" nennt: die besser gestellten Gruppen der arbeitenden Klassen, der kleine Handwerker, das Gesinde u. dgl. m. In allen Epochen, da die Wogen der Spekulation sich überschlagen haben, ist die Theilnahme dieser untersten Schicht das Kennzeichen der Tollheit der Spekulation gewesen. Hier herrscht in der That eine so gänzliche Unkenntniß, ein so völliges Preisgegebensein an die Ausbeutung durch geschäftskundige Ueberlegenheit, dazu ist der bescheidene Spargroschen so sehr ein Element für die Hebung der Lebenshaltung, daß seine Sicherheit in keinen Vergleich zu setzen ist mit der Hoffnung eines Gewinnes.

§ 244. Die hier geschilderte Dreiheit der ökonomischen Schichtung findet in der Art der Kapitalanlage ihre zutreffende Konsequenz, und zwar (von unten herauf gesehen) in der Sparkasse, in den heimischen Staatspapieren, in den spekulativen Papieren der Emissionsbanken.

Es ist ein vergebliches Bemühen, durch irgend welche gesetzliche Normen des Emissionswesens und Gründungswesens die beiden unteren Schichten schützen zu wollen. Der Abstand ihrer Unfähigkeit für diese Art der Kapitalanlage von dem berufsmäßigen großen Geschäftsbetrieb ist viel zu weit, als daß ihnen auf die erforderliche Höhe hinaufgeholfen werden könnte, gleichviel durch welche Kontrolle des Emissionswesens.

Denn auch um von dieser Kontrolle einen nützlichen Gebrauch zu machen, dazu gehört eine Geschäftskenntniß, die ihnen eben fehlt.

Hier wird nur indirekt zu helfen sein durch unausgesetzte Belehrung und Warnung in den zwanglosen Formen der freien Gemeinnützigkeit u. s. w., durch beständige Ausbreitung und Verbesserung der normalen Einrichtungen, welche für die Kapitalanlage dieser breiten Schichten erforderlich sind, durch öffentliche Organe, welche den Verkehr mit der Sphäre der Werthpapiere besorgen.

Es ist manches dadurch zu leisten, daß man die Quellen der Versuchung verstopft, daß man die Gelegenheit nicht zu leicht werden läßt. In diese Kategorie gehört die vorhin erwähnte Vereinigung des Depositengeschäfts mit dem Emissionsgeschäft, die bei den deutschen Emissionsbanken Sitte geworden ist.

Dem vergleiche man die Thatsache, daß in dem englischen Bankwesen (vgl. oben § 105) das Depositengeschäft (Kontokorrentgeschäft, Chequewesen) so sehr von denjenigen Geschäften abgetrennt ist, welche man in Deutschland vorzugsweise als „Banken" (d. h. Emissionsbanken, Effektenbanken) bezeichnet, daß in England der Name „Bank" für die Depositenbanken und die Zettelbanken, wie die Bank von England, vorbehalten wird, dagegen die Emissionsbanken überhaupt nicht als Banken bezeichnet werden.

Ist die Arbeitstheilung überhaupt ein Gesetz der fortschreitenden Volkswirthschaft, so darf man vielleicht einige Zuversicht auf diese Theilung des englischen Bankwesens auch für die künftige Entwicklung des deutschen Bankwesens setzen.

Die Anregungen, durch irgend welche Mittel auf die Förderung dieser Arbeitstheilung hinzuwirken, haben in den Verhandlungen der Reichsenquetekommission über die Börse (1892/93) keinen Erfolg gehabt.

Ein bemerkenswerther Versuch ist wenigstens auf dem Gebiete juristischer Erörterungen neuerdings hervorgetreten*). Aber auch dieser richtet sich nicht sowohl gegen die großen Emissionsbanken als gegen die ärgsten Auswüchse, gegen die „lichtscheuen Existenzen im Bankgewerbe". Wer sich öffentlich als Gelddepositenempfänger gerirt, soll verpflichtet sein, periodisch seinen Vermögensstatus zu veröffentlichen, d. h. das zu thun, was heute schon die Notenbanken zu thun verpflichtet sind, was jährlich alle Aktiengesellschaften zu thun haben.

---

*) Veröffentlichungen des Berliner Anwaltvereins. Heft 1. 1892. Gutachten für die Verhandlungen des XXII. deutschen Juristentages. Bd. I, S. 401—403: Dr. Julian Goldschmidt, Zur Reform des Bankdepotwesens.

§ 245. Erst nach diesen Erörterungen, welche darauf gerichtet sind, gleichsam die breiten Schichten auszusondern, welche an die Sphäre des Emissionswesens überhaupt nicht herangehören, betrachten wir das *Recht der Emissionen*. Denn dieses kann verständiger Weise nur denjenigen Ansprüchen genügen, die eine Kundschaft aus Fachmännern oder Quasi-Fachmännern stellt.

Hiemit wird es auch von Zumuthungen befreit, welche niemals erfüllt werden können. Die grundsätzliche Einsicht, daß es sich regelmäßig bei den Emissionen um *riskante* Werthpapiere handelt, die sich als solche nur für sachkundige und kapitalkräftige Persönlichkeiten eignen, schließt es aus, daß man irgend welche Bürgschaften für das Gegentheil von der Gesetzgebung verlangt.

Es wird ihm vollends nicht zugemuthet, eine Grenzziehung der Sicherheit durch öffentliche Behörden (Staatsbehörden, Börsenbehörden) vorzunehmen. Denn diese Behorden können keine Verantwortlichkeit für etwas übernehmen, was in sich selbst widersinnig ist. Ein ausländisches Staatspapier, welches 6 Procent Rente bringt, ist eben darum so hoch verzinslich, weil es so viel gefährlicher ist als die einheimische Staatsrente.

Der sachkundige und urtheilsfähige Kapitalist weiß das. Er verlangt daher einen solchen unmöglichen Schutz von dem Emissionsrechte nicht. Dagegen ist er befähigt, die wirkliche Größe des Risikos in Zusammenhang mit der Rente des Papiers (dem Kurse) zu beurtheilen und die relative Würdigkeit des einen Papiers gegenüber dem anderen abzuschätzen. Er trifft danach seine Wahl, er findet das *relativ* Beste; es ist das Wesen einer intelligenten Spekulation, daß sie zwischen den verschiedenen Werthpapieren und ihren Werthen abzuwägen versteht. Im Umkreise der dazu gehörigen Kenntnisse, Erfahrungen, Einsichten dient ihr als *ein* Element, aber mit nichten als alles, die Rechtsordnung des Emissionswesens.

In diesen bescheidenen Grenzen, als ein System von Maaßregeln zur Abwehr gewinnsüchtiger Arglist und allenfalls grober Fahrlässigkeit, sucht das Recht der Emission wirksam zu sein.

§ 246. Das Reichsgesetz vom 22. Juni 1896 bestimmt über die Zulassung von Werthpapieren zum Börsenhandel das Folgende (§§ 36 bis 47).

An jeder Börse besteht eine Kommission („Zulassungsstelle"), von deren Mitgliedern mindestens die Hälfte aus Personen bestehen muß,

die nicht im Börsenregister für Werthpapiere eingetragen sind*). Außerdem sind im einzelnen Falle die Interessenten von der Kommission auszuschließen.

Die Zulassungsstelle hat die Aufgabe, die Vorlegung der Urkunden, welche die Grundlage für die zu emittirenden Werthpapiere bilden, zu verlangen und diese Urkunden zu prüfen; ferner dafür zu sorgen, daß das Publikum über alle zur Beurtheilung nothwendigen thatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse informirt wird, und bei Unvollständigkeit der Angaben die Emission nicht zuzulassen; endlich Emissionen nicht zuzulassen, durch welche erhebliche allgemeine Interessen geschädigt werden oder eine offenbare Uebervortheilung des Publikums herbeigeführt wird.

Behufs Kenntnißnahme des Publikums haben die Emittenten einen Prospekt zu veröffentlichen, welcher die zur Beurtheilung des Werthes wesentlichen Angaben enthält. Der Prospekt ist dem Antrage auf Zulassung beizulegen. Erweisen sich Angaben der Art nach erfolgter Zulassung als unrichtig, so haften diejenigen, welche den Prospekt erlassen haben, sowie diejenigen, „von denen der Erlaß des Prospekts ausgeht", wenn sie die Unrichtigkeit gekannt haben oder ohne grobes Verschulden hätten kennen müssen, als Gesammtschuldner jedem Besitzer eines solchen Werthpapiers für den Schaden, welcher demselben aus der abweichenden Sachlage erwächst. Das Gleiche gilt, wenn der Prospekt durch Fortlassung wesentlicher Thatsachen unvollständig ist und

---

*) Man hat damit das vielfach geäußerte Verlangen befriedigen wollen, das auf die Vertretung der Nichtbörsenleute, womöglich des „Publikums", neben den Börsenmännern in dieser Behörde gerichtet war. Die Formulirung des Gedankens in dem Gesetze ist indessen keine glückliche gewesen. Auch hätte man bei angemessener Vorsicht des Gesetzgebers sie vermeiden müssen. Denn man mußte wissen, daß die Vorschrift des § 54 des Börsengesetzes (auf welche wir späterhin zu sprechen kommen) ein gesetzgeberisches Experiment bedeutet, von dessen Erfolg man wenig Bestimmtes voraussagen konnte: wie das deutlich und häufig genug in den Verhandlungen der Enquetekommission ausgesprochen worden ist. Die Erfahrung hat nun gezeigt, daß jenes Experiment in der Hauptsache mißlungen ist; die Mehrzahl der Börsenleute hat sich in das Börsenregister nicht eintragen lassen. Die obige Bestimmung des Gesetzes trifft also nicht dahin, wohin sie gezielt hat. Es ist jetzt eine Interpretation der nicht mehr passenden Vorschrift angezeigt, welche der Absicht des Gesetzgebers entspricht, aber nicht seinen Worten. Wie das geschehen kann, ist eine andere Frage. Für Berlin bestimmt die am 23. December 1896 durch den Minister für Handel und Gewerbe erlassene Börsenordnung (§ 22): „Die Zulassung von Werthpapieren zum Börsenhandel erfolgt durch eine Kommission von 22 Mitgliedern (Zulassungsstelle), von welcher mindestens 11 Mitglieder nicht ins Börsenregister für Werthpapiere eingetragen sind. Die Ernennung der Mitglieder erfolgt auf die Dauer von 3 Jahren durch die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin."

diese Unvollständigkeit auf böslichem Verschweigen oder auf der böslichen Unterlassung einer ausreichenden Prüfung seitens derjenigen, welche den Prospekt erlassen haben, beruht.

Vor der Zulassung zum Börsenhandel oder bei verweigerter Zulassung sind Werthpapiere von der Benutzung der Börseneinrichtungen ausgeschlossen. Sie dürfen von den Kursmaklern nicht notirt werden. Auch dürfen Preislisten (Kurszettel) davon nicht veröffentlicht werden.

Dieses die wesentlichen Bestimmungen der jetzt geltenden Gesetzgebung des Deutschen Reiches, welche auf einer Fortbildung der Vorschriften beruht, die aus dem Börsenverkehr selber und der Wirksamkeit seiner Organe, zumal der Berliner Börse (Börsenkommissariat) sich entwickelt haben.

Die Grenzlinie für die Haftung des Emissionshauses gegenüber den Erwerbern von Papieren ist wesentlich so gezogen worden, wie die große Mehrheit der Enquetekommission nach eingehenden Berathungen mit den Sachverständigen es vorgeschlagen hat. Sie wollte nicht die Erwerber der Werthpapiere von der Verpflichtung zur eigenen Aufmerksamkeit befreien; aber sie glaubte doch, daß auch der Betrieb der Emissionsgeschäfte die Verpflichtung zu einer gewissen Aufmerksamkeit mit sich bringe, und daß die Prospekte für das anlagebedürftige Publikum nur dann einen wirklichen Werth haben, wenn die Emissionshäuser über den Dolus hinaus für den Inhalt des Prospekts eine gewisse Haftung übernehmen. Man fand die Grenze in der Mitte zwischen Arglist und Fahrlässigkeit, in dem, was bereits früher das deutsche Handelsgesetzbuch als „Böslichkeit" bezeichnet hatte.

Die Novelle vom 18. Juli 1884 zum deutschen Aktiengesetze hatte bereits bestimmt, daß neben Gründern und Gründergenossen das Emissionshaus solidarisch haftet bei Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der Angaben, welche die Gründer rücksichtlich der Zeichnung und Einzahlung oder der Festsetzungen über Sacheinlagen gemacht haben, sowie bei böslicher Schädigung der Aktiengesellschaft durch Sacheinlagen oder Uebernahmen, sofern ihm nachgewiesen wird, daß es den Fehler gekannt hat oder als ordentlicher Geschäftsmann hat kennen müssen.

§ 247. Neben den officiellen Mittheilungen, welche die Emissionshäuser durch den Prospekt und die Ausweise vor der Zulassungsstelle an die Oeffentlichkeit bringen, giebt es officiöse Formen der Mittheilungen,

welche wie die Prospekte namentlich durch die Tagespresse in das Publikum gebracht werden.

Die Schattenseiten derselben liegen in deren Anonymität und der damit verbundenen Unverantwortlichkeit der interessirten Emissionshäuser; sie liegen namentlich in den Werkzeugen und Mitteln, durch welche sie vielfach herbeigeführt werden. Denn der Prospekt ist eine Anpreisung von neuen Kaufobjekten, wie sonst eine Anpreisung von Waaren, deren Verkäufer sich mit dem zu verkaufenden Gegenstande zusammen bekannt macht. Nicht nur, daß hiedurch für das Publikum die Thatsache von vornherein feststeht, daß die Anpreisung von interessirter Seite kommt; es ist auch durch die öffentlichen Vorschriften über die Beschaffenheit der Prospekte und über die Verantwortlichkeit für das darin Enthaltene eine Schranke gezogen.

Anders die officiösen Mittheilungen. Ihr Wesen ist der täuschende Schein unparteiischer Kritik, hinter dem sie sich verhüllen, während sie in vielen Fällen auf demselben Tische geschrieben sind, auf dem die Prospekte abgefaßt worden. Und während die Prospekte im Anzeigentheil der Zeitungen gegen die üblichen Insertionskosten veröffentlicht werden, liegt, wie der Ursprung der officiösen Mittheilung, so der Preis ihrer Veröffentlichung für das Auge des Publikums im Dunklen.

Daß sie ebenfalls bezahlt werden, gab die Aussage zu, welche vor der Reichsenquetekommission der Vertreter eines großen Berliner Emissionshauses machte, indem er sie als „wissenschaftliche" Arbeit und ihre Bezahlung als deren Honorar rechtfertigte. Freilich ist es eine eigenthümliche Abart des wissenschaftlichen Honorars, welche zutreffender mit dem Honorar einer Advokatenschrift verglichen werden sollte.

In vielen Fällen bleibt die Sache dabei nicht stehen. Die Größe der in Frage stehenden Geldinteressen legt die Versuchung zum Aufwande von Summen nahe, welche ihrerseits widerstandsunfähige Charaktere sich dienstbar machen und durch ein System einfacher Bestechung (in mannigfaltigen Formen, so besonders durch „Betheiligung" an der neuen Emission) jene anonyme und unverantwortliche Reklame unterhalten.

Der Schein, welchen die officiöse Presse der Emissionsbanken erborgt, deckt sich mit der Wirklichkeit in manchen Fällen. Es sind diejenigen, in denen wirklich ein objektives, unparteiisches Urtheil eines Mannes vorliegt, darauf berechnet, das Publikum zu belehren und zu leiten.

Leider zeigt die Erfahrung, daß nicht in der Schärfe der Kritik der Maaßstab für jene Unparteilichkeit zu finden ist. Dieselben verkäuflichen Federn, welche zu loben bereit sind, fordern durch frivolen

Tadel die Bestechung heraus, die ihr Schweigen oder ihr Lob erkaufen soll.

Die Berathungen der Börsenenquetekommission haben gezeigt, wie schwer es ist, diese Mißstände zu beseitigen. Damit ist aber auch erwiesen — und dieses bestätigt das früher Betonte —, wie sehr diese Sphäre der Kapitalanlage bestimmt sein sollte allein für urtheilsfähige und geschäftskundige Persönlichkeiten, welche durch Erfahrung und Kritik dieser Welt der Reklame gewachsen sind*).

III. Die Börsengeschäfte.

§ 248. „Börsengeschäfte" sind diejenigen Geschäfte, welche der modernen Börse eigenthümlich sind.

Hiemit scheiden alle solche Handelsgeschäfte aus, welche auch an anderen Börsen, als der modernen Börse, abgeschlossen werden. Es bleiben diejenigen Geschäfte übrig, welche über „fungible Sachen" abgeschlossen werden und über diese allein abgeschlossen werden können. Es sind also die eigenthümlichen Geschäfte mit Werthpapieren und fungiblen Waaren.

Nicht eigenthümliche Geschäfte der modernen Börse sind solche, welche im Werthpapierhandel als „Kassageschäfte" bezeichnet werden, im Getreidehandel, Spiritushandel, Zuckerhandel der Börse als „Locogeschäfte". Diese sind einfach dasselbe, was an jeder Börse, in jedem Handel, in jedem Kauf und Verkauf geschieht, wo für das vorhandene Quantum und Quale von Waaren ein Preis gezahlt und für den gezahlten Preis die Waare geliefert wird.

Die eigenthümlichen „Börsengeschäfte" bedienen sich des Vorzuges der Fungibilität ihrer Objekte zu der Anwendung einer Technik, welche

*) Das Börsengesetz bestimmt darüber (§ 76): „Wer für Mittheilungen in der Presse, durch welche auf den Börsenpreis eingewirkt werden soll, Vortheile gewährt oder verspricht oder sich gewähren oder versprechen läßt, welche in auffälligem Mißverhältniß zu der Leistung stehen, wird mit Gefängniß bis zu einem Jahre und zugleich mit Geldstrafe bis zu 5000 Mark bestraft. Die gleiche Strafe trifft denjenigen, der sich für die Unterlassung von Mittheilungen der bezeichneten Art Vortheile gewähren oder versprechen läßt. Der Versuch ist strafbar. Sind mildernde Umstände vorhanden, so kann ausschließlich auf die Geldstrafe erkannt werden."

das Kaufen und Verkaufen erleichtert, indem es dasselbe von der Last der konkreten Waare befreit.

Die üblichen Formen dieser Technik werden unter dem Namen des Zeitgeschäfts, Termingeschäfts, Differenzgeschäfts zusammengefaßt. An diese hängen sich, als rechnerische Kombination derselben, die sogenannten Prämiengeschäfte.

Das gemeinsame Wesen der Börsengeschäfte beruht auf der Spekulation, d. h. der Vorausberechnung der zukünftigen Preisentwicklung aus den gegenwärtigen Thatsachen.

Es sind daher alle mit einander der Zukunft zugewendet und haben davon theilweise ihren Namen.

§ 249. Zeitgeschäfte oder Termingeschäfte (Terminhandel) haben zum Gegenstande die Lieferung eines gewissen Quantums fungibler Waare (Werthpapiere) zu einem bestimmten künftigen — meist um einen halben, einen ganzen Monat, mehrere Monate entrückten Zeitpunkt. Sowohl das Quantum wie der Zeitpunkt sind durch gewisse börsenmäßige Gewohnheiten (Usancen, Gewohnheitsrecht) einheitlich für eine Börse, oft für mehrere Börsen übereinstimmend, festgestellt. Im Werthpapierhandel ist ein an vielen Börsen vorzugsweise gültiger Termin der letzte Tag des Monats (Ultimo, daher Ultimogeschäft). Im Getreidehandel, Spiritushandel u. s. w. knüpfen sich die üblichen Termine an gewisse Monate und Jahreszeiten (Frühjahrstermin, Herbsttermin, April-Mai, September-Oktober).

Die vollendete Einfachheit und Koncentration in der Gestalt der Werthpapiere macht einen einzigen Tag (und an diesem nur einige Börsenstunden) zu einem ausreichenden Spielraum für den Erfüllungstermin (Stichtag). Die verwickeltere, schwerfälligere Natur jeder konkreten Waare und die dadurch bedingten Hindernisse ihrer Lieferung zu einer im Vorwege festgesetzten Stunde veranlaßt im Waarenterminhandel dazu, den Spielraum des Termins auf eine Reihe von Tagen und Wochen zu erstrecken.

Die Frist zwischen dem Tage des Geschäftsabschlusses und dem Erfüllungstermin giebt den Spielraum für Käufer und Verkäufer von Werthpapieren und Waaren in der abstrakten Gestalt einer Anweisung auf ein Quantum und Quale, welches erst künftig in die konkrete Gestalt tritt.

Hiedurch fällt von dem Handel, vermöge seiner Technik als Terminhandel, zur Erde, was nicht nothwendig zum Handel gehört. Aller

Handel im Großen, ja jeder Handel überhaupt geht auf die Gewinnung einer Differenz zwischen Einkauf und Verkauf. Nun giebt es gewisse Zweige des Handels, welche dieses nur dadurch erreichen können, daß sie die konkrete Waare kaufen und verkaufen. Im höchsten Grade ist dieses der Fall bei dem Detailhandel: er zertheilt die Waare in kleine Quantitäten, wie sie der Konsum verlangt. Es ist ebenfalls so bei demjenigen Handel, welcher die Waare in ihrer örtlichen Existenz verändert, welcher sie von dem Orte fortführt, wo sie wohlfeil, und an den Ort hinbringt, wo sie theuer ist. Diese konkreten Theilungen und Bewegungen müssen sich an der konkreten Waare vollziehen.

Aber daneben giebt es Funktionen des Handels, die dessen nicht bedürfen. Die Frage, welchen Werth die Bestände der vorjährigen Ernte haben in den Monaten, da sich die kommende Ernte vorbereitet, steht unter dem Einflusse vor allem der Erwartungen von der Beschaffenheit und Größe der neuen Ernte — der neuen Ernte in allen Ländern der Erde, die bei den entwickelten Verkehrsmitteln der Gegenwart auf einander einwirken. Die Art dieser Erwartungen und ihr Gefolge in den Geschäften der Kornspekulation bedarf der räumlichen Veränderung konkreter Getreidevorräthe von Land zu Land, von Ort zu Ort, von Speicher zu Speicher, zunächst gar nicht. Es genügt eine lange Reihe von Geschäftsabschlüssen auf dem Papier. Wollte man jedesmal den Umsatz konkreter Waarenbewegungen an die Stelle setzen, so würde wohl die Schwerfälligkeit und Kostbarkeit, aber nicht die „Reellität" des Geschäfts dadurch gewinnen.

§ 250. Aus dem hier geschilderten Wesen des Termingeschäfts entspringt von selber das „Differenzgeschäft".

Das, was die Absicht jedes Handels ist, die Differenz zwischen Einkaufspreis und Verkaufspreis, das was als Folge dieser Absicht thatsächlich erreicht wird, da zwischen Absicht und Erfolg die Frage liegt, ob es gelungen ist, zu höherem Preise zu verkaufen als einzukaufen oder nicht — das tritt durch die Technik des Terminhandels unverhüllt zu Tage. Der Ballast der Kaufsummen und der konkreten Waaren, welche beide die Hände der Kaufenden und Verkaufenden wechseln, ist fortgefallen; losgelöst von diesen bleibt nur die Differenz als Ergebniß der Spekulation übrig, welche auf die Preisveränderung gerichtet ist.

Diese Preisdifferenzen, welche der eine Händler dem anderen zu zahlen hat, kommen zur Abrechnung am Termin der Lieferung. Auf Grundlage der Waare (des Werthpapiers), welche zum Termine in

ihrer konkreten Gestalt erscheint, wickelt sich eine Reihe von Käufen und Verkäufen ab, indem der Kaufer dem Verkäufer einen Ersatzmann nennt und dieser Vorgang sich so oft wiederholt, bis die Reihe der Kontrahenten zu diesem Termine und für dieses Objekt erschöpft ist. Bei dem letzten Kontrahenten in dieser Reihe bleibt die konkrete Lieferung. Er empfängt die Waare (die Werthpapiere) und leistet die baare Zahlung.

Ist ihm dieses ungelegen, so kann er sein Engagement auf den folgenden Termin hinausschieben (reportiren)*), indem ein anderer statt seiner eintritt, um zu empfangen und zu zahlen. Es hängt von den besonderen Umständen des Marktes, des Bedarfs an dieser Waare (diesen Werthpapieren) einerseits, dem Zinsfuße andererseits ab, unter welchen Bedingungen die Prolongation seiner Verpflichtung geschieht. Statt des Kontrahenten, welcher zum Termin die Lieferung zu empfangen nicht bereit ist, auch sich durch ein Gegengeschäft (einen Terminverkauf für den Terminkauf) nicht gedeckt hat, giebt es Kapitalisten (Reporteure), welche die zum Stichtage gelieferten Werthpapiere u. s. w. „hereinnehmen". Je nach der Kapitalflüssigkeit, je nach dem Risiko der einzelnen Spekulationsobjekte ist der Zins für dieses Hergeben des Kapitals (der „Report") ein verschiedener. Desgleichen wird Mangel oder Ueberfluß an Waare zum Stichtage, verglichen mit der voraussichtlichen Marktlage zum kommenden Termin, auf die Höhe dieses „Reports" Einfluß haben. Es kann sich in Folge dessen ein „Deport" herausbilden, d. h. eine Vergütung demjenigen gewährt werden, welcher die Terminlieferung erst zum späteren Termin zu empfangen wünscht. Beispielshalber würde die Knappheit an Termingetreide zum heutigen Termin den Preis so steigern können, daß die voraussichtliche Reichlichkeit desselben für den folgenden Monat (in Folge neuer Zufuhren u. s. w.) seinen Preis so viel wohlfeiler machte, daß die Zinsen des Kapitals und die Kosten der Lagerung für einen Monat zusammen einen geringeren

*) Früher nannte man im Französischen dieses Verfahren einfacher und verständlicher „Prolongation" oder „Continuation". So nennt es Pinto, Du Commerce ou jeu d'Actions (Traité de la Circulation et du Crédit. 1771, p. 292), indem er eine Beschreibung davon giebt. Er sagt dort: „La variante du prix étant réglée, on paie et liquide au rescontre, où l'on procède à prolonger ou continuer l'achat, ou la vente, pour le rescontre prochain. Cette opération s'appelle prolongation ou continuation." Die Bezeichnung „prolongiren" scheint neuerdings auch an deutschen Börsen üblich geworden zu sein, wenigstens finde ich im „Handelsblatt der Nationalzeitung" die ständige Rubrik „Prolongationsgeschäft" mit Berichten über die Höhe des „Reports" und „Deports".

Betrag beanspruchten als jene Preisdifferenz zwischen dem heutigen und dem nächsten Termine*).

§ 251. Bei dem hier geschilderten Terminhandel liegt das Wesen der Sache in nichts anderem als in der Bedeutung des Handels überhaupt; der Unterschied liegt in der Technik der modernen Verkehrsform. Der privatwirthschaftliche Standpunkt, aus dem diese Geschäfte gemacht werden — kaufen, um zu verkaufen mit einem Gewinn an dem Preise — spiegelt in vereinfachter Form dasjenige wieder, was aller Handel aus dem Standpunkte privater Unternehmungen im System der freien Konkurrenz thut; und der Maaßstab für seinen Werth beruht auf den Leistungen, welche dieses privatwirthschaftliche Gewinnstreben dem Gemeinwesen zuführt.

Wir werden zu erörtern haben, ob und warum die moderne Technik mehr oder weniger, an diesem Maaßstabe gemessen, für die Volkswirthschaft leistet, welche Vortheile, welche Schattenseiten damit verbunden sind.

Hier ist zunächst, anknüpfend an die gegebenen Umrisse des Terminhandels, ein Anhängsel seiner Technik zu erwähnen, dessen volkswirthschaftliche Bedeutung von vornherein zweifelhaft, sich vielmehr in den Gegensätzen des privatwirthschaftlichen Interesses erschöpft — das Prämiengeschäft.

Sein Wesen ist Versicherung gegen Verlustgefahr mittelst Zahlung eines festen Procentsatzes des Preises (der Prämie). Dadurch wird an einzelnen Börsen (so in Wien) der Prämienverkäufer der Versicherer oder Assekurant genannt, der Prämienkäufer der Versicherte oder Assekurat. Durch Zahlung der Prämie erwirbt der Zahlende die Chance einer Spekulation auf das Steigen des Kurses oder das Fallen des Kurses, indem er die ihm drohende Gefahr einer falschen Spekulation mit einem voraus festgesetzten Reugelde begrenzt. Er kauft zu einem bestimmten Kurse auf den Termin mit Ausbedingung eines Reugeldes für den Rücktritt (Vorprämie). Er verkauft zu einem bestimmten

*) Es ist hier nur möglich, die Technik der Börsengeschäfte in ihren bedeutsamen Umrissen zu zeichnen. Für einen näheren Einblick und eine technische Belehrung über diese im Grunde einfachen Dinge, die dem Fernerstehenden schwieriger scheinen, als sie sind, muß man die üblichen Bücher über die Börsengeschäfte, so das angeführte Buch von Saling-Siegfried-Sandheim oder das ebenfalls im Eingange dieses Kapitels genannte Buch von Sonndorfer zur Hand nehmen. Auch Max Weber, Der Börsenverkehr.

Kurse (sofern er, statt auf das Steigen, auf das Fallen des Kurses spekulirt) auf den Termin und begrenzt die Gefahr des Steigens durch ein Reugeld für den Rücktritt (Rückprämie).

Die Vereinigung eines Vorprämiengeschäfts und eines Rückprämiengeschäfts ist das Stellgeschäft (die „Stellage"). Der Versicherte erwirbt das Recht der Wahl, ob er zum Termin ein bestimmtes Quantum Werthpapiere zu einem bestimmten Kurse liefern oder zu einem anderen bestimmten Kurse empfangen will. Dasselbe Geschäft bleibt dem Wesen nach das Gleiche, wenn es, in anderer Form ausgedrückt, dem Versicherten das Recht gewährt, gegen eine feste Prämie, die er in jedem Falle zahlt, am Stichtage zu erklären, ob er das Quantum Werthpapiere zu dem bestimmten Kurse („Stellkurs"), der in jedem Falle derselbe ist, liefern oder empfangen will. Der Verkäufer der Stellage („Stillhalter") hält dem Käufer derselben stille, ob er das Eine oder das Andere will.

Eine fernere Kombination (welche, wie die bereits erwähnten, auf lediglich rechnerischem Grunde ruht und sich in jedem praktischen Falle leicht durch Berechnung ableiten läßt) ist das Nochgeschäft. Bei diesem erwirbt der Käufer das Recht, am Stichtage das gekaufte Quantum zu dem bestimmten Kurse nach seiner Wahl einfach oder verdoppelt oder verdreifacht zu erhalten (einmal Noch, zweimal Noch u. s. w.). Oder der Verkäufer erwirbt das entsprechende Recht, das zu einem bestimmten Kurse verkaufte Quantum, statt einfach zu liefern, zu verdoppeln oder zu verdreifachen.

Die „Nochgeschäfte" haben auch den Namen „Schluß auf Fest und Offen" (so in Frankfurt a. M.).

§ 252. Als eine dem Terminhandel in Werthpapieren parallel laufende, theilweise ihn ergänzende, theilweise als Surrogat dienende Einrichtung ist hier das „Giro-Effektendepot" der „Bank des Berliner Kassenvereins" zu erwähnen.

Um den Verkehr mit Werthpapieren zu erleichtern, sofern sie die konkrete Form der „Kassapapiere" angenommen haben (neuerdings zum Theil unter dem Zwange der Verbote des neuen Börsengesetzes für das Deutsche Reich haben annehmen müssen), hat die Bank des Berliner Kassenvereins eine Konsequenz aus ihren sonstigen Funktionen gezogen.

Dieses (1850 begründete) Institut hat die Aufgabe, das Inkasso von Wechseln, Anweisungen, Checks, Effekten, Rechnungen und Quittungen, die in Berlin zahlbar sind, für die Inhaber eines seiner Girokontos zu

besorgen. Bei der Zugehörigkeit der meisten Bank- und Börsenfirmen Berlins wird durch diese Organisation eine große Vereinfachung und Zusammenziehung der Ablieferung und Bezahlung von Werthpapieren, Wechseln u. s. w. herbeigeführt. Es ist thatsächlich ein centrales Abrechnungshaus (Clearing House) für Berlin.

Hieran hat sich nun seit Januar 1882 das Effektengirogeschäft angeschlossen, indem die Vorzüge eines Zahlungsausgleichungshauses auf die Werthpapiere ausgedehnt worden sind. Wie das übliche „Giro" des Bankwesens durch Umschreibung in den Büchern der Bank die handgreifliche Zahlung ersetzt, so soll das Effektengiro durch Umschreibung von vertretbaren Werthpapieren die handgreifliche Lieferung derselben ersetzen. Was die konkrete Bethätigung der Inhaberschaft betrifft, wie Einziehung fälliger Zinsen und Dividenden, Ausübung von Bezugsrechten für neue Aktien, Vertretung in Generalversammlungen, wird grundsätzlich von der Verwaltung des Kassenvereins ausgeschlossen. Das bleibt Sache der Eigenthümer der Werthpapiere oder solcher andersartiger Institute, welche diese Vertretung zu übernehmen berufen sind.

Die eingelieferten Effekten werden nicht speciell aufbewahrt, sondern den gleichnamigen Gesammtbeständen dieser Effekten hinzugefügt. Der Einlieferer begiebt sich von vornherein des Rechts, bestimmte Stücke (Nummern, Abschnitte) zurückzufordern.

Der Deponent verfügt über die eingelieferten Werthpapiere mittelst Checks: durch weißen Check, wenn er die Abhebung in natura verlangt; durch rothen Check, wenn es sich nur um eine Umschreibung auf ein anderes Konto handelt; mittelst grünen Checks für gewisse dazwischen liegende Zwecke.

Die Aufnahme in den Kreis der Betheiligten erfolgt durch eine Kommission von 15 Mitgliedern, welche auch die Einzelnen zu Beiträgen (100—2500 Mark je nach dem Umfange des Geschäfts) einschätzen.

§ 253. Ein anderes Institut, welches eine ähnliche Bestimmung hat, aber unmittelbar an den Terminhandel anknüpft, um seine Geschäfte zu erleichtern, ist der „Liquidationsverein für Zeitgeschäfte an der Berliner Fondsbörse".

Derselbe hat den Zweck, das Liquidationsgeschäft an den Stichtagen dadurch zu beschleunigen, daß sämmtliche Mitglieder die Regulirung ihrer Termingeschäfte (in den hauptsächlichen Effekten) durch ein Liquidationsbureau bewirken lassen.

Daher ist jedes Mitglied verpflichtet, einen Auszug seiner mit den

Mitgliedern des Vereins auf den Ultimo des laufenden Monats gemachten Geschäfte bei dem Bureau einzureichen. Die Lieferung erfolgt zum Liquidationskurse. Die Differenz zwischen diesem Kurse und den vereinbarten Kursen aus den einzelnen Geschäften ist zwischen den Kontrahenten direkt zu ordnen.

Zur Bildung eines Garantiefonds, aus welchem etwa entstehende Schäden gedeckt werden können, zahlt jedes Mitglied ein einmaliges Eintrittsgeld von 75 Mark. Zur Bestreitung der Verwaltungskosten des Bureaus zahlt jedes Mitglied einen Jahresbeitrag, 72—3000 Mark, je nach Einschätzung durch einen Ausschuß, welcher auch über Aufnahme der Mitglieder entscheidet.

Es ist die Bank des Berliner Kassenvereins, welche zufolge Vereinbarung mit dem Vorstande des Liquidationsvereins die Einrichtung des Liquidationsbureaus mit übernommen hat.

§ 254. Eine stärkere Durchbildung des in dem Berliner Liquidationsverein verwirklichten Gedankens finden wir in den Liquidationskassen des Waarenterminhandels. Sie sind nicht, wie jener, ein bloßes Abrechnungsinstitut, sondern selbständige Kontrahenten, welche den Terminhandel centralisiren.

So ist kurz nach der Einführung des Terminhandels in Havre für Kaffee, Baumwolle, Indigo 1882 dort die Caisse de Liquidation des affaires en marchandises gegründet worden. Diesem Beispiele folgte Hamburg, indem es gleichzeitig mit der Aufnahme des Kaffeeterminhandels im Jahre 1887 ebenfalls eine Waarenliquidationskasse errichtete*). Nicht ein Verein aus einem Kreise von Mitgliedern mit Wahl derselben beim Eintritt und mit Beiträgen für die gemeinsamen Kosten, wie der Berliner Liquidationsverein, sondern eine Aktiengesellschaft mit 3 Millionen Mark war es in Hamburg, welche die Liquidationskasse errichtete.

Ihre Aufgabe ist es, die Erfüllung der Termingeschäfte (in Kaffee) zu garantiren dadurch, daß sie jedem Kontrahenten gegenüber, welchen die bei ihr zugelassenen Makler anmelden, als Gegenkontrahent auftritt. Diese Makler haben daher bei jedem Abschlusse eines Termingeschäfts die Liquidationskasse dem Verkäufer gegenüber als Käufer, dem Käufer gegenüber als Verkäufer namhaft zu machen. So tritt die Liquidations-

*) Bayerdörffer, Der Kaffeeterminhandel. Conrad's Jahrbücher. 1891. Bd. LVI, 651 ff.

kasse zwischen die beiden Parteien. Letztere haben zur Sicherstellung an die Liquidationskasse einen Einschuß von 3 Mark für jeden Sack Kaffee zu zahlen, der je nach Umständen (Preisschwankungen u. s. w.) von der Liquidationskasse erhöht oder durch Nachzahlungen vergrößert werden kann.

Durch dieses Centralorgan wird theils vor dem Stichtage, theils an demselben die Regulirung der Termingeschäfte gegeneinander vorgenommen, indem die Liquidationskasse die Differenzen auszahlt oder sich zahlen läßt sowie die zu liefernden Quantitäten den Käufern überweist und Zahlung von ihnen für die Verkäufer empfängt.

Der Gewinn der Liquidationskasse besteht in einer Provision, welche sie für jeden Terminkontrakt erhält. Derselbe ist nicht nur zufolge der Organisation des Unternehmens von anderer Art als der Beitrag des Berliner Liquidationsvereins. Er ist auch materiell mehr als dieser; er ist zugleich ein Entgelt der Garantie, welche die Hamburger Liquidationskasse für die Erfüllung der Terminkontrakte leistet. Dieses ist auch das Wesen des Vorbildes von Hamburg, der Waarenliquidationskasse von Havre. Ebenso besteht für den Londoner Kaffeeterminhandel ein derartiges Institut in dem Produce Clearing House seit 1888.

Anders das Cotton Clearing House in Liverpool*), welches keine Garantie für Erfüllung der Kontrakte übernimmt, dagegen Einschüsse (margins) verlangt. Dasselbe entstand 1876 nach dem Muster des Londoner Clearing House für Effektentermingeschäfte (1874), das seinerseits dem alten Vorbilde des Londoner Geldzahlungs-Clearing House (1775) nachgebildet war.

Die meisten Institute der Art entsprechen dem Typus der Hamburger Liquidationskasse. Sie sind Aktiengesellschaften und leisten Garantie für Erfüllung der Kontrakte. In New York besteht derartiges seit 1882 für Kaffeeterminhandel, in Paris seit 1887 für Weizen, Roggen, Mehl, Zucker, Spiritus, Kaffee, Oel; in Marseille seit 1887 für Kaffee, in Magdeburg seit 1889 für Zucker; in Antwerpen seit 1887 für Kaffee; in Rotterdam und Amsterdam seit 1888**).

*) E. J. Fuchs, Die Organisation des Liverpooler Baumwollhandels. Schmoller's Jahrbuch. 1890, 119 ff. Fuchs, Der Waarenterminhandel. Schmoller's Jahrbuch. 1891, 66 ff.

**) Nähere Mittheilungen und Statistik der deutschen Liquidationskassen giebt Eschenbach in den „Statistischen Anlagen" zu den Materialien der Reichsbörsenenquetekommission (S. 367—384). Es gab 1893 überhaupt drei Liquidationskassen im Deutschen Reiche: die „Waarenliquidationskasse in Hamburg" für Termingeschäfte in Kaffee, Zucker und Baumwolle; die „Zuckerliquidationskasse" in

§ 255. Unabhängig von dem Bestehen der Liquidationskassen hat sich ein wesentlicher Bestandtheil derselben, die Zahlung von „Einschüssen" (und „Nachschüssen"), in großem Umfange im Getreideterminhandel der Vereinigten Staaten*), zumal in New York und Chicago, entwickelt (margins).

Auch wo das centralisirende Institut für den Terminhandel, wie es die Liquidationskasse ist, nicht vorhanden ist, tritt der eigenartige Fall ein, daß die beiden Kontrahenten, die unmittelbar mit einander Terminverträge abschließen, (sich wechselseitig) Einschüsse zahlen.

Sobald die Liquidationskasse zwischen die beiden Parteien tritt, entsteht der Einschuß von selber als nothwendige Folgerung dieses Dazwischentretens. Denn die Liquidationskasse hebt auch dasjenige Stück der Individualität des Terminhandels auf, welches noch übrig war — die verschiedene Kreditqualität der Kontrahenten. Zur „Ausgleichung" dieser Verschiedenheit oder als Aequivalent der Ausgleichung, welche sie herbeiführt, fordert sie den Einschuß von den Parteien.

Wo eine Liquidationskasse nicht besteht, pflegt — so namentlich an den deutschen und an anderen europäischen Börsen — auch ein Einschuß als regelmäßige Einrichtung nicht zu bestehen. Einschuß, als Sicherstellung des Gegenkontrahenten für die Gefahr der Preisschwankung, wird nur als Ausnahme verlangt in solchen Fällen, da die eine Partei der Gegenpartei an Kreditwürdigkeit in auffallendem Grade nachsteht. Ausnahmsweise im Börsenverkehr, häufiger im Verkehr der Börsengeschäftsleute mit den draußen Stehenden (outsiders, Börsenfremden). An den Börsen wird ohne Einschuß die Ausgleichung gefunden darin, daß die beiden Parteien ungefähr derselben Schicht der Kreditwürdigkeit angehören, oder daß der kreditwürdige Makler die Bürgschaft übernimmt, in den Kontrakt eintritt an Stelle der „Aufgabe" geringerer Qualität.

In den Vereinigten Staaten ist dies anders. Hier ist die Gegenseitigkeit der Einschüsse in ein System gebracht. Wohl eine Folge des großen Umfanges der Geschäfte, der Unübersehbarkeit der geschäftlichen Existenzen, der Fremdheit und des häufigen Wechsels der Persönlichkeiten**).

Magdeburg; die „Abrechnungskasse für Kammzuggeschäfte" in Leipzig. Alle drei sind Attiengesellschaften und übernehmen die Garantie für Termingeschäfte dadurch, daß sie sich dem Kontrahenten als Gegenkontrahenten bezeichnen.

*) Schumacher, Die Getreidebörsen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Conrad's Jahrbücher. 1896. Bd. LXVI, 171 ff.

**) An der New Yorker Produktenbörse ist das Margin-System 1876 eingeführt. Der Betrag der Margineinzahlungen war 1876: 271000 Dollars, 1882:

Die Folge der Gegenseitigkeit ist, daß, neben den ersten Einschüssen bei Eingehung des Termingeschäfts, je nach den Preisschwankungen eine Nachzahlung (Nachschuß) gefordert werden darf zur Deckung der weiter entstandenen Gefahr.

Im Ganzen ist man geneigt, die Einrichtung der Einschüsse (mit und ohne Liquidationskassen) als förderlich für die Sicherung des Terminhandels gegen schrankenlose und schwindelhafte Spekulationen anzusehen, gleichsam als eine Kette, welche den Spekulanten festlegt. Wie nun aber alles seine Kehrseite hat, so ist auch dieser Einrichtung entgegengehalten worden, daß umgekehrt dadurch die Spekulanten jener Vorsicht entbunden werden, die sie üben müssen (oder üben sollten?), wenn sie die Persönlichkeit des Gegenkontrahenten allein zu würdigen und darin allein ihre Sicherheit zu suchen haben.

§ 256. Was wird nun für den Handel und durch den Handel für die Volkswirthschaft in den Formen der hier geschilderten Börsengeschäfte erreicht?

Die Antwort auf diese Frage ergiebt sich zunächst als Konsequenz unserer Erörterungen über das Wesen der modernen Börse, der Objekte der modernen Börse, der fungiblen Sachen, der Werthpapiere und Borsenwaaren, der vervollkommneten Technik des Kaufens und Verkaufens, welche aus jenem Wesen folgt.

Das, was der Handel überhaupt leistet, das leistet der Börsenhandel mit einer verfeinerten Technik. Die verbreitete Unkenntniß dieser Leistungen oder die Abneigung, sie zu verstehen, ist — zumal in den Strömungen der Gegenwart — keineswegs auf die Börsengeschäfte beschränkt. Diese sind nur ein vorgeschobenes Angriffsobjekt des Kampfes, hinter welchem die Gegnerschaft gegen den Handel überhaupt liegt. Die ganze wirthschaftlich-reaktionäre Strömung hat mit ihrer Gegnerschaft viel mehr im Auge als gerade die Börsengeschäfte. Es ist der Weltmarkt, den sie bekämpft, es ist der Zusammenhang des Weltmarktes, sein Einfluß auf die alten Formen der Volkswirthschaft, der Gesellschaft, des Staates.

Eine Würdigung der Börsengeschäfte nach ihren volkswirthschaftlichen Wirkungen wird daher auch in ihrer Identität mit dem großen Handel vorzunehmen sein.

---

20 Millionen Dollars und durfte im Ganzen auf dieser Höhe geblieben sein (1885: 24,4 Millionen).

Wir versuchen hier eine solche zu geben.

Eine beliebte Ansicht, welche sich gegen die Kornspekulation und die Kornbörse wendet, verlangt, es solle der Preis allein durch das Verhältniß von „Vorrath" und „Bedarf" bestimmt werden. Nicht die „Meinung" der Spekulation, sondern die objektiven Quantitäten auf beiden Seiten sollen allein entscheidend sein.

Nun ist aber der Einfluß dieser beiden Quantitäten auf die Werthbildung ein sehr verwickelter. So oft von Vorrath oder Bedarf in der heutigen Volkswirthschaft geredet wird, ist die Frage zu beantworten: auf welche örtlichen und zeitlichen Grenzen beschränkt man das Quantum derselben? Selbst auf dem Kartoffelmarkte einer kleinen Stadt, der von Terminhandel, Differenzgeschäft und Spekulation weit entfernt ist, fragt man bei der Preisbildung nicht bloß danach, wie viel Kartoffeln heute auf den Markt gebracht sind und wie groß heute der Bedarf an Kartoffeln ist, sondern man fragt weiter noch, wie viel an den nächsten Markttagen herangebracht werden wird, wie groß der Bedarf dann sein wird; man fragt, wie viel und zu welchem Preise von anderswoher bezogen werden kann, wie groß der Bedarf auswärts sein wird.

In der That, erst durch die „Meinung" hindurch, welche dem zeitlich und örtlich Begrenzten einen Spielraum giebt in den großen Zusammenhang des Weltverkehrs hinein, erhalten jene beiden Größen feste Gestalt. Die Meinung über das Verhältniß von Vorrath und Bedarf, welches sich in aller Welt und aus aller Welt gestalten wird — sie ist es, die den Werth bestimmt. Die Meinung, daß auf die Kornvorräthe, die heute an einem großen Stapelplatze aufgespeichert liegen, eine schlechte Ernte folgen wird, giebt dem Werthe derselben eine andere Bedeutung als die entgegengesetzte Meinung, daß eine gute Ernte bevorsteht. Die Meinung, daß ein Krieg bevorsteht, welcher ungewöhnlichen Bedarf an Korn zur Folge hätte, ungewöhnliche Störungen in der gewohnten Zufuhr, diese Meinung ist es, welche auf den Werth der heutigen Vorräthe anders einwirkt als die Meinung, daß der Friede erhalten bleibe. Wer von beiden recht hat, darüber entscheidet zuletzt der Augenblick, der aus der Zukunft Gegenwart macht — unterdessen schwankt die Wage der Meinungen hin und her, je nachdem das Uebergewicht derselben in der einen oder der anderen Schale liegt.

Und hiemit steigt und fällt der Preis. Ein Uebergewicht der einen oder der anderen Meinung ist vorhanden, aber jede der beiden Meinungen hat ihre breite Gestalt in zahlreichen Vertretern. Der Preis schwankt je nach der Richtung und nach der Größe dieses Uebergewichts; aber der jeweilige Preis ist eben darum der Ausdruck des jeweiligen

Verhältnisses beider Parteien, und wer immer sich an dieser Preisbildung betheiligt, zahlt oder empfängt den Preis, der im Augenblick durch das Zünglein der Wage bestimmt wird. Es ist eine Vorstellung aus der Unkenntniß des Sachverhalts, wenn man meint, der Wissende lasse sich von dem Unwissenden einen Preis zahlen, der diesem einen sicheren Verlust, jenem einen sicheren Gewinn bringt. Gäbe es solche Gewißheit im Besitze irgend eines Menschen, so gäbe es keine Spekulation. Man müßte diese Gewißheit verstaatlichen und könnte die Spekulation privater Geschäftsleute abschaffen.

Der Sporn des Ungewissen mit der Lockung des Gewinns ist es, welcher das Getriebe der Spekulation im Gange hält. Und doch eines Ungewissen, welches zu überwinden Tausende von unternehmenden Köpfen sich anstrengen. Zu überwinden durch Berechnung, durch Kundschaften, durch Erfahrung, mit dem Scharfsinn, den der Eigennutz weckt, mit der Wachsamkeit des Scharfsinns, die jedem Ereignisse, jeder Möglichkeit auflauert, und dadurch gleichsam alles, was im Schoße der Zukunft schlummert, rascher zur Thätigkeit erweckt.

§ 257. Die ökonomische Fürsorge für den Ausgleich der Ernten verschiedener Länder, verschiedener Jahre ist nicht möglich ohne die technischen Vorgänge der Ortsveränderung, der Aufbewahrung an dem geernteten Korne. Aber zwischen und hinter diesen technischen Vorgängen liegt eine lange Reihe von ökonomischen Akten, welche nichts anderes sind als Vorbereitung und Nachbereitung derjenigen Akte, die sie veranlaßt haben. Dem einen Kauf einer schwimmenden Schiffsladung folgt eine Reihe von Käufen und Verkäufen derselben Ladung, die an der technischen Thatsache des Seetransports nichts ändert; der einen Lagerung des dadurch herangebrachten Weizens in den Speichern der Seestadt folgt eine Reihe von Käufen, die auf Grund des für Monate festgelegten Quantums und Quales vor sich geht. Und warum diese Reihe ökonomischer Akte? Weil die „Meinung" über die ökonomische Bedeutung jener Schiffsladung oder jener gelagerten Waare täglich sich ändert, weil das Verhältniß dieser handgreiflichen Waarenmasse zu der übrigen, sonst vorhandenen, später hinzukommenden, das Verhältniß zu dem Bedarf der Gegenwart und der Zukunft täglich anders beurtheilt wird, je nach den Meinungen und den Thatsachen, die darauf Einfluß üben.

Diesem Zusammenschrumpfen der Erheblichkeit technischer Vorgänge entspricht das Zusammenschrumpfen der technischen Erscheinung der Waare.

Für den ökonomischen Zweck genügt ihr Abbild, ein Schein, ein Stück Papier. Der Umsatz des Handelsverkehrs vollzieht sich an dem Ladeschein, an den Dockswarrants, die von Hand zu Hand gehen an Stelle der Waaren, über die sie ausgestellt sind von dem Frachtführer, von der Lagerverwaltung. Die vulgären Vorstellungen von der Produktivität der wirthschaftlichen Thätigkeiten sind erst dann befriedigt, wenn sie den handgreiflichen Vorgang der Umladung der Waare gesehen haben; die Uebertragung des Stückes Papier genügt ihnen nicht. Und doch ist dies gerade diejenige Form, welche das Technische des Vorganges nach Möglichkeit vereinfacht, um die ökonomische Vergeudung zu vermeiden.

Der Terminhandel geht einen Schritt weiter. Er setzt an die Stelle individuell bestimmter Waarenmassen vertretbare Sachen. Er streift damit ein ferneres Stück technischer Bedingtheit ab. Diejenige Waare, bei welcher sich im Vorwege Maaß, Gewicht, Menge, Beschaffenheit als typische Einheiten feststellen lassen, kann man loslösen von der Bestimmtheit der konkreten Erscheinung und den ökonomischen Zweck der Werthbestimmung dennoch erfüllen. Dem Zwischenraum des Ortes oder der Zeit entspricht die Hinausschiebung der Lieferung auf einen künftigen Termin; die ökonomische Ueberlegung, welche über die Abstände des Ortes und der Zeit hinaus wacht, findet in dem zeitlichen Spielraume zwischen dem Augenblicke des Geschäftsabschlusses und dem Tage der Lieferung die Gelegenheit zur freien Entfaltung ihrer Wirksamkeit, ohne das Anhängsel der körperlichen Gestalt der Waaren, die für diesen Zweck vielmehr nur eine Last ist. Die Mannigfaltigkeit und der Wechsel der Urtheile, welche auf mannigfaltige und wechselnde Ereignisse sich stützen, hat zur Folge, daß jene ökonomische Fürsorge zu täglich sich ändernden Ergebnissen gelangt, die in dem sich ändernden Preise ihren Ausdruck finden. Es ist völlig überflüssig für diesen Zweck, daß handgreifliche Waare von Hand zu Hand geht; es genügt, daß die Anweisung auf Waare dies thut. Und ob nun körperliche Waarenmassen hin und her geworfen werden in dem Kampfe der Urtheile und Meinungen, oder bloß die Anweisungen auf Waaren, ist für die eigentliche Aufgabe des großen Handels gleichgültig. Je leichter, mit je weniger Reibung dieser Proceß der Werthbestimmung durch Tausende von Betheiligten sich vollzieht, um so besser.

Daher ist es auch kein volkswirthschaftliches Interesse (soweit es sich um die Aufgabe der zutreffenden Werthbestimmung handelt), daß die aus der beständigen Preisbewegung sich ergebenden Differenzen zwischen dem Einkaufspreise und dem Verkaufspreise des Kaufmanns an konkreten Waarenmassen und den dafür gezahlten Geldsummen ent-

stehen, sondern das Wesentliche wird geleistet durch die Ausgleichung von Anweisungen auf typische Waarenmengen, bei denen nur das Ungleiche zu einem Zahlungsakte führt — die Differenz des Preises.

§ 258. Bewegen sich die hier gegebenen Darlegungen über die ökonomische Wirkung der Börsengeschäfte im Gebiete der Theorie, so ist eine statistische Messung derselben um so mehr erwünscht, als gerade nach dieser Seite hin sich die Zweifel an ihrem Nutzen richten.

Der Maaßstab für diese Messung wird sein: die Stetigkeit der Preise, welche der Handel im Einklange mit den Bedürfnissen der Volkswirthschaft anstrebt, oder, negativ ausgedrückt: die Kleinheit der Preisschwankungen.

Der Kleinheit der Preisschwankungen entspricht die Häufigkeit derselben, der Seltenheit die Größe der Preisschwankungen. Die Häufigkeit kleiner Preisschwankungen ist das Mittel, der Größe seltener Preisschwankungen vorzubeugen. Wer daher Häufigkeit und Größe der Preisschwankungen zusammenwirft, verwechselt das einander (wenn auch nicht nothwendig, so doch regelmäßig) Entgegengesetzte.

Die Häufigkeit kleiner Preisschwankungen ist der Ausdruck einer beständigen und vielseitigen Theilnahme an der Aufgabe der Preisgestaltung. Die Geltendmachung aller Gründe und Möglichkeiten, die auf den Preis Einfluß gewinnen, durch eine große Zahl von Händlern, erzeugt ein unabläßiges Schwanken, weil unabläßig Gründe ins Feld geführt werden, die für Steigen oder für Fallen sprechen. Dieses Ausschopfen der Möglichkeiten — soweit es sein Ziel erreicht — kommt dem unerwarteten Hereinbrechen großer Ereignisse zuvor. Je geringer dagegen jene Theilnahme, je unentwickelter der große Handel, um so weniger Preisbewegung, wochenlange, monatelange Ruhe, dann aber plotzliche starke Stoße, die eine ungeheure Preisschwankung zur Folge haben. Die Ruhe ist hier die Ruhe vor dem Sturm.

Was sagt nun die statistische Beobachtung über die Wirkungen des Terminhandels?

Hier ist zunächst zu bemerken, daß für die Feststellung der Kausalität einer Erscheinungsreihe jedes wissenschaftliche, d. h. richtige Verfahren (im Gegensatze zu dem regellosen Hin- und Hergerede des alltäglichen Lebens) mit der Feststellung der Thatsache dieser Erscheinung selber zu beginnen hat. Die Frage des Kindes im Eisenbahnzuge, warum die Bäume sich so schnell vorwärts bewegen, verwandelt sich in eine ganz andere Frage, sobald die Thatsache beobachtet ist, daß sie stille

stehen. Alle Anschuldigungen gegen den Terminhandel überhaupt oder gegen den Terminhandel gewisser Arten, daß er die Preisschwankungen vergrößere, zerfallen in nichts, wenn die Thatsache festgestellt ist, daß die Preisschwankungen kleine sind, während der Terminhandel ein großer ist. Mit der Feststellung dieser Thatsache wäre für jenen Zweck das Wesentliche gethan. Denn wenn die behauptete Wirkung widerlegt ist, fällt auch die behauptete Ursächlichkeit dahin.

Diesem Zwecke gegenüber steht in zweiter Reihe die schwierigere Aufgabe, den positiven Nachweis zu führen, daß der Terminhandel die Preisschwankungen nicht nur nicht vergrößert, sondern verkleinert. Denn die Thatsache selber kann die Wirkung verschiedener Ursachen sein. So unterliegt es keinem Zweifel, daß auf die Ermäßigung der Preisschwankungen im Kornhandel die Entwicklung der Verkehrsmittel eingewirkt hat. Indessen sind auch hier Beweise möglich, welche die Kausalität auf sichere Füße stellen. Und was hier an statistischen Untersuchungen bisher nicht geleistet ist — wie denn in der That bisher sehr wenig dafür geleistet ist —, wird fernerhin ohne übermäßige Mühe sich ergänzen lassen.

Wir wenden uns zu demjenigen, was sich in den statistischen Anlagen der Börsenenquêtekommission findet.

Hier sei zuerst eine Darstellung der Kurse von fünf Börsenpapieren genannt, welche die monatliche Veränderung an der Berliner Börse durch die Jahre 1886—1892 verfolgt. Es ist klar, daß es wünschenswerth gewesen wäre, die täglich, ja womöglich die stündlich wechselnden Kurse neben einander zu stellen und sich nicht mit dem Kurse des letzten Tages im Monat zu begnügen. Aber es liegt auf der Hand, daß dann die schon bei dieser Abkürzung recht groß gewordene Tabelle eine nicht zu bewältigende Ausdehnung erhalten haben würde. Es ist im übrigen nicht schwer für den Kenner, die täglichen Bewegungen in diese Monatsangaben einzuschalten, sofern man sich — was ausreichen würde — mit Stichproben einzelner Monate begnügt.

In dieser Tabelle sind die Linien der Kursbewegung für Terminpapiere und für Kassapapiere neben einander dargestellt. Als Papiere ersterer Gattung (d. h. solche, die Gegenstand des Terminhandels sind) sind die Antheile der Diskonto-Kommandit-Gesellschaft, die Aktien des Harpener Bergwerks und die Aktien der Ostpreußischen Südbahn gewählt. Als Papiere der zweiten Gattung (d. h. solche, die nicht auf Termin, sondern nur auf sofortige Lieferung verkauft werden) sind die Aktien der Patzenhofer'schen Brauerei und die Aktien der Berliner Maschinenfabrik Schwartzkopff gewählt. Unter den Terminpapieren gelten bekanntlich

die Diskonto-Kommandit-Antheile als der Gegenstand der intensivsten Spekulation, als „Spielpapier". In ihnen findet der lebhafteste, beständigste Umsatz auf Termin statt; alle Ereignisse des Kapitalmarktes und der Börsenwelt theilen sich ihren Kursen mit; sie sind gleichsam der Thermometer der Berliner Börse. Hier ist es nun dem Beobachter der täglichen Kursveränderung eine bemerkenswerthe Erscheinung, daß in der großen Masse der Fälle die Schwankungen, selbst die, welche unter dem Einflusse erheblicher Ereignisse sich vollziehen, geringfügige sind, wenn man den Maaßstab dafür aus den sonstigen Thatsachen des Verkehrs hernimmt. Bei einem Kursstand von 200 Procent gilt eine Schwankung von 1—2 Procent als groß. Dieser Wahrnehmung entspricht die uns vorliegende graphische Darstellung. Die gesammte Kursbewegung in den beobachteten sieben Jahren bleibt für die Diskonto-Kommandit-Antheile in den Schranken von 165—250 Procent, jedoch so, daß innerhalb der einzelnen Jahre die Bewegung eine viel eingeengtere ist; sie beschränkt sich meist auf 5—10 Procent; eine Variation von 20 Procent im Laufe des Jahres ist eine Ausnahme. Ungefähr in ebenso engen Grenzen, theilweise noch engeren, bewegen sich die Kurse der Aktien der Ostpreußischen Südbahn.

Im Kontraste dazu zeigt die Kursbewegung der beiden Kassapapiere (Patzenhofer und Schwartzkopff) eine weit schroffere Linie, mit großen Gegensätzen des Steigens und Fallens. Die Patzenhofer-Antheile steigen im Jahre 1886 von 550 Procent auf 860 Procent (im September) und stehen im December wieder auf 740 Procent; dann in den folgenden Jahren herauf und herunter, bis sie um Mitte des Jahres 1891 auf 540 Procent wieder angelangt sind. Der Kontrast der Schwartzkopff-Antheile ist nicht ebenso scharf, aber ähnlich.

§ 259. Für den Waarenterminhandel fehlen ähnliche Gegenüberstellungen, die so deutlich sprechen. Aber das, was für den hauptsächlich im Streite liegenden Gegenstand, den Getreideterminhandel, geliefert ist, dürfte zunächst genügen. Es ist eine graphische Darstellung der Roggenpreise an der Berliner Börse während der zwanzig Jahre 1873—1892. Auch hier hat man aus dem erwähnten Grunde leider darauf verzichten müssen, die täglichen Preisschwankungen wiederzugeben. Die Karte hat auch so die Breite von mehr als 1 Meter erreicht. Man hat sich begnügt, für jeden Monat die Preise des letzten und des mittleren Tages zu berücksichtigen.

Hier zeigt sich nun Folgendes. Für eine Reihe von Jahren ist

die Preisschwankung gering; in den 4 Jahren vom Frühjahr 1882 bis Herbst 1885 hält sie sich in den Grenzen von etwa 160 und 140 Mark für 1000 Kilo, ähnlich in den 3 Jahren 1875—1877 in den Grenzen von etwa 145 bis gegen 180 Mark. Das heißt in relativen Zahlen 15—25 Procent des Preises. In dem ganzen Verlauf der zwei Jahrzehnte giebt es nur zwei Jahrgänge, in denen die Spekulation — im Sinne unserer voraufgegangenen Darlegungen zu reden — ihre Schuldigkeit nicht gethan hat, weil in ihnen verhältnißmäßig rapide und große Preisveränderungen stattgefunden haben. Dies ist der Fall in der Frist vom Sommer 1879 zum Herbst 1880, in welcher der Roggenpreis (in Folge von zwei mangelhaften Ernten) sich von 120 auf 216 Mark gehoben hat, um dann von Ende des Jahres 1880 bis Ende des Jahres 1882 auf 134 Mark zurückzusinken. Zum zweiten Male aber tritt eine ähnliche, noch stärkere Preisveränderung ein vom Anfang bis zum Ende des Jahres 1891 von 180 auf 255 Mark, welcher im Jahre 1892 ein Fallen bis auf 130 Mark folgt.

Zu diesen Beobachtungen können hinzugenommen werden die vergleichenden Ziffern (die in den statistischen Anlagen der Kommission wieder abgedruckt sind) über das Preisverhältniß der jeweilen von Halbjahr zu Halbjahr an der Berliner Börse bezahlten Roggenterminpreise — Vergleichungen, die sich auf die Jahre 1850—1890 erstrecken. Auf einem etwas anderen Wege gewinnt man hier ein ähnliches Ergebniß. Dieses besteht darin, daß in der großen Mehrzahl der Monate und Jahre die Preisschwankungen verhältnißmäßig kleine sind, daß ausnahmsweise in einzelnen Jahren große Preisveränderungen eintreten, für welche der Beweis erst noch zu liefern ist, daß sie die Folge von zu viel Spekulation (Terminhandel) und nicht vielmehr die Folge von zu wenig Spekulation sind. Für sorgfältige Untersuchungen ist hier noch viel Raum; und das Wenigste ist gethan.

Ich habe kein Wort über die Ansicht verloren, daß der Terminhandel den Preisdruck bei dem Korn verschulde. Diese Ansicht liegt unterhalb jeder wissenschaftlichen Diskussion. Am Londoner Kornmarkte, wo es einen verhältnißmäßig nur geringen Terminhandel giebt, ist der Preisdruck bekanntlich am größten.

IV. Das Börsenspiel.

§ 260. Wenn wir uns bemüht haben, klar zu machen, daß die ökonomische Essenz der Leistungen des großen Handels nicht an die technischen Vorgänge gebunden ist, die durch den Handel veranlaßt werden, daß die Bewegung der Güter im Raume und die Aufbewahrung derselben durch die Zeit zwar nothwendig dazu gehören, daß aber eine Reihe von Akten der Handelsthätigkeit möglich ist, ohne daß diese äußere Bewegung der Waare sich wiederholt — so bleibt doch die Thatsache bestehen, daß, mögen jene ökonomischen Leistungen noch so sehr den Fortschritten eines entwickelten Handelsverkehrs und den Bedürfnissen der Volkswirthschaft entsprechen, die Loslösung der kaufmännischen Berufsthätigkeit von jeder anderen Arbeit, als der Erwägung des Steigens und Fallens der Preise, sie auf die kahle Bethätigung des Eigennutzes beschränkt. Und es ist mehr als ein bloßer Schein, mehr als ein bloßes Vorurtheil, welches mit Wohlwollen an der technischen Handgreiflichkeit der Berufsverrichtungen haftet, mit Mißtrauen dieselbe vermißt. Es ist wahr, auch die Berufsthatigkeit des Landwirthes, des Handwerkers, des großen Gewerbetreibenden wird von dem Erwerbssinne geleitet, der in letzter Instanz sich auflöst in die Berechnung der Differenz zwischen zweierlei Werthen; aber immer verhüllt sich dieser ökonomische Kern in den Pflichten eines technischen Berufes, der auf dem Acker, in der Werkstatt mit der Gleichmäßigkeit technischer Arbeiten eine sittliche Befriedigung gewährt, die ihren Widerschein findet in dem Urtheil der umgebenden Welt. Es mag richtig sein, daß sich hiermit geläufige Mißverständnisse vermengen, das alte Volksurtheil, welches nützliche Arbeit nur sieht in der körperlichen Anstrengung, oder mindestens in der handgreiflichen Umgestaltung der Dinge — aber darin geht doch das Ganze dieses Unterschiedes nicht auf.

Noch mehr als dieses. In einem gesitteten Volke mag man sich allmälig daran gewöhnt haben, daß neben der körperlichen Arbeit, neben der Leistung, die sich in der äußeren Gestalt der Güter verkörpert, auch geistige Arbeit einen Anspruch auf Entgelt erhebt — die Schwierigkeit, die hier entsteht, ist eben die, daß der Zusammenhang zwischen geistiger Arbeit und Entgelt ein so problematischer ist. Das würde nicht so sein, wenn es wahr wäre, daß die höhere Sachkunde zu einem sicheren oder auch nur annähernd sicheren Vorauswissen der künftigen Werthentwicklungen führt, während vielmehr selbst die Gesammtintelligenz einer

großen Börse, ja aller großen Börsen zusammengenommen, durch unberechnete oder unberechenbare Ereignisse überrascht werden kann, wie es die oben erwähnten Beispiele der Berliner Kornbörse, wenn auch nur in Ausnahmen, aber dafür sehr auffallenden Ausnahmen, beweisen.

Diese Macht des Zufalls über den Gewinn ist ja wiederum ihrerseits nur ein Ausläufer einer langen Kette von Erscheinungen, die in dem Wesen einer auf Privateigenthum und privates Interesse gestellten Volkswirthschaft wurzeln. Eine Menge von Beispielen aus ganz anderen Gebieten, als denen der Börse, lassen sich anführen, welche diese Macht des Zufalls beweisen und zugleich die Hülflosigkeit der Gesetzgebung, der sittlichen Forderung zu genügen, die den Schutz der Gesetze dem Zufallsgewinne verweigern will — in der Sphäre des Grundeigenthums, in der Industrie, in Handel und Schiffahrt. Aber die Verknüpfung der Zufallsgewinne mit dem so zu sagen abstrakten Charakter der Börsengeschäfte ist das, was die sittliche Ansicht von einer hierin erfüllten Berufsthätigkeit bestimmt.

Und hier liegt die Brücke, die hinüberführt zu den Erscheinungsformen der Spekulation, die mit dem Spiel verwechselt werden.

§ 261. Es ist nicht leicht, den vieldeutigen Sinn des Spiels*) fest zu umgrenzen. Andere Sprachen sind weniger genügsam als die deutsche und sondern die Bezeichnungen (im Englischen unterscheidet man play, sport, game, gamble). So kommt es, daß nach keiner Seite hin der Gegensatz feststeht — nicht der Gegensatz zur berufsmäßigen Thätigkeit; denn die berufsmäßige Ausübung gewisser Künste (Schauspiel, Musik) trägt diesen Namen ebenso wie das bloß zur Erholung getriebene Spiel. Nicht der Gegensatz zur Anstrengung — denn sowohl die körperliche wie die geistige Anstrengung des Spiels kann unter Umständen eine große sein. Nicht der Gegensatz zum Erwerbe — denn gerade nach dieser Seite öffnet sich der weite Ausblick in die Glücksspiele, vermittelt durch deren embryonische Formen. Aber immer sind doch gewisse vorwaltende Bedeutungen zu unterscheiden, von denen zwei hervorragen. Einmal die der Erholung dienende Thätigkeit, dann das Herausfordern des Zufalls. Beide führen über sich hinaus. Was Erholung sei, darüber entscheidet die Lebensweise des sich Erholenden. Da sie eine Er-

*) Darüber zu vergleichen W. Wundt, Ethik. Eine Untersuchung der Thatsachen und Gesetze des sittlichen Lebens (1886) 145—149. Dazu Fr. Schleiermacher, Entwurf eines Systems der Sittenlehre. Aus dem Nachlaß herausgegeben von Alex. Schweizer (1835) 310 ff.

gänzung des körperlichen oder geistigen Wohlbefindens ist, hängt es von der sonstigen Thätigkeit ab, welche Lücke sie zu füllen hat. Alter, Geschlecht, Bildung, Beruf bestimmen über die Verschiedenheit der Erholung. Eine angestrengte Thätigkeit des Körpers oder des Geistes kann daher der Erholung dienen. Und ebenso führt das Herausfordern des Zufalls über sich hinaus. In der Herausforderung liegt die Hoffnung des Sieges, liegt daher das Bemühen, den Sieg zu erringen, liegt in allen den Fällen, wo eine Möglichkeit sich zeigt, über den Zufall Herr zu werden, das Bemühen, dieses zu erreichen. Von dem Aberglauben des Lottospielers, der an einem Trugbilde der vorausschauenden Erkenntniß Genüge findet, bis zu dem Virtuosen eines lukrativen Skatspiels, der durch seine überlegene Fertigkeit Herr wird über den Zufall der guten und der schlechten Karten, drängt sich ein psychologisches Element hinein, welches das blinde Spiel des Zufalls meistern will.

§ 262. Dieses Element tritt entschiedener hervor in der Wette. Hier ist die Intelligenz, das Urtheil, die Sachkenntniß so sehr betheiligt, daß die Wette sich ebensowohl auf vollendete wie auf zukünftige Thatsachen richtet und nur das Wissen von denselben im Streite zweier Parteien liegt. Es ist für unseren Zweck nicht erheblich, die Anstrengungen zu verfolgen, durch welche die Rechtswissenschaft versucht hat, die Begriffe Spiel und Wette zu befestigen, sie gegen einander und im Umkreise der vom Recht anerkannten Verträge abzugrenzen*). Hier genügt, zu betonen, wie in der Wette die dem Zufall Trotz bietende Ueberzeugung die Oberhand gewinnt, wie sie die Grundlage bildet für die Einsetzung von werthvollen Dingen, die ihr zur Bekräftigung dienen.

Wir mögen jenes Element des Zufalls oder dieses Element der Ueberzeugung, das des Zufalls Herr werden will, betonen — beides leitet uns hinüber zu dem Wesen der Spekulation. Und damit wären wir wieder angelangt an dem Punkte, von dem wir ausgegangen. Selbst ein Nationalökonom wie Macculloch**), welcher sagt, „die Spekulation ist nur ein anderer Name für Voraussicht, und obwohl bisweilen Reichthümer durch einen glücklichen Griff erworben worden sind, ist doch der Charakter eines erfolgreichen Spekulanten in der großen Mehrzahl der

*) Vgl. Wilda, Die Wetten. Zeitschrift für deutsches Recht und deutsche Rechtswissenschaft. Bd. VIII. 200—239. Dazu C. F. v. Gerber, System des deutschen Privatrechts. §§ 193, 194. Krugelstein, Ueber den begrifflichen Unterschied von Spiel und Wette. 1869.

**) Principles of political economy (1843) 320 ff.

Fälle nur demjenigen eigen, welcher die Mitbewerber durch seinen Blick in die Zukunft übertroffen hat" — selbst Macculloch gesteht zu, es sei keineswegs eine leichte Aufgabe, eine deutliche Grenzlinie zwischen Spekulation und Spiel zu ziehen, und der Versuch einer Grenzziehung, den er macht, fällt dürftig genug aus. Einen stärkeren Ausdruck dafür wählt Leris*), wenn er schreibt: „Für die Spekulation ist wesentlich, daß sie ein aleatorisches Moment, ein Spielrisiko, enthält; jedoch kann dasselbe durch reiche Erfahrung bedeutend vermindert werden."

Von der Seite der psychologischen Faktoren her wird in der That eine Grenze niemals zu ziehen sein. Die Grenze liegt in dem Verhältniß zu den produktiven Thätigkeiten der Volkswirthschaft. Jedes Spiel, jede Wette läuft neben denselben bedeutungslos her; sie gewinnt niemals Einfluß auf den Gang derselben, sie gehört nicht in die Formen des produktiven Verkehrslebens hinein. Die Spekulation dagegen, in welche Formen sie auch sich kleidet, ist ein unvermeidlicher, ja ein wesentlicher Bestandtheil derjenigen Volkswirthschaft, welche auf privatem Eigenthum und privatem Interesse ruht. In jeder ihrer Formen hat sie mit Spiel und Wette gemein, was in der Gemeinsamkeit der psychologischen Faktoren enthalten ist. Aber die besondere Form der modernen Börsengeschäfte ist eben die, welche zu der inneren Verwandtschaft auch die größte Erleichterung von außen herzubringt. Diese Form hört niemals auf, die Theilnahme an den ernsthaften Geschäften der Volkswirthschaft zu vermitteln; aber sie hört auch nicht auf, ein bequemes Gefäß für jene Impulse zu sein.

§ 263. Nun ist es eine vergebliche Hoffnung, in einer Einrichtung der Gesellschaft, welche der Spekulation als der treibenden Kraft bedarf, welche die Lust am Gewinne, die Herausforderung des Zufalls und die Einsetzung der Ueberzeugung um des Gewinnes willen nicht entbehren kann, weil die an ethischem Maaßstabe höher liegenden Faktoren nicht stark genug sind, sie zu ersetzen — es ist eine vergebliche Hoffnung, daß dieser durch die menschlichen Leidenschaften getriebene Strom jemals in ein friedliches Bette wird eingedämmt werden können**). Die An-

*) Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. V. Art. Spekulation.

**) Kohler (Börsenspiel, 27) meint, unsere Staatslotterien seien zwar ein Uebel, aber ein Uebel, um das größere — also die in gefährlicheren Formen sich geltend machende Spielsucht — zu bekämpfen. In der That ist gelegentlich Aehnliches von den Vertretern unserer Staatslotterieverwaltung behauptet worden. So wurde bei der Berathung des Gesetzes über den Privathandel mit Staatslotterieloosen (vom

klage, die sich gegen die entwickelten Verkehrsformen der Spekulation*) kehrt, ist der Anklage des Geldes zu vergleichen, dem man seit Jahrtausenden Vorwürfe macht, die viel tiefer hinabreichen in die menschliche Seele, als sie wähnen. Man kann jene Formen zerbrechen, und die aalglatte Gewandtheit eines entwickelten Geschäftslebens wird sich Ersatzmittel schaffen, die — auf einigen Umwegen — dasselbe Ziel erreichen. Man kann Schranken errichten wollen; aber nach welcher Seite hin? Die meisten versagen. Man kann keine Schranke setzen für den Grad der Wagelust, für die Größe der Unternehmungen, für die Verhältnißmäßigkeit der Gefahr gegenüber den Vermögenskräften jedes einzelnen oder gar für das Maaß der Sachkunde im Gegensatze zu der bloßen Gewinnsucht. Das einzige, was etwa übrig bleibt, ist, daß man — unter sehr schwierigen Bedingungen — versucht, eine Linie der Berufsmäßigkeit zu ziehen gegenüber unberufenen Eindringlingen oder Verführten; daß in einem berufsmäßig abgeschlossenen Kreise eine Art von

---

*. August 1891 seitens der Vertreter des Finanzministeriums im Hause der Abgeordneten gesagt, man sei bestrebt, die Lotterieverwaltung so zu gestalten, daß sie als ein Sicherheitsventil gegen die Spielleidenschaft wirksam werde (F. Marcinowski, Das Lotteriewesen im Königreich Preußen. 1892, S. 47), indem alles vermieden werde, was auch nur mittelbar der Spiellust Nahrung gebe. Nun bestreitet 1. auch die Regierung nicht, daß der finanzielle Zweck der Lotterie der hauptsächliche ist; 2. ist der erwähnte Grund nur eine fragwürdige Umdrehung des wirklichen Sachverhaltes, der darin besteht, daß man die Staatslotterie entschuldigen will mit ihren gemäßigteren Betriebsformen im Gegensatze zu anderen Formen des Glücksspieles. Ein Beweis, daß diese Formen dazu gedient haben, den gefährlicheren Arten des Glücksspieles entgegenzuwirken, dürfte kaum erbracht sein, es ist vielmehr zweifelhaft, ob man mit gutem Grunde sagen kann, die preußische Lotterieverwaltung thue nichts, um der Spiellust Nahrung zu geben. Die Thatsache allein, daß sie besteht, giebt der Spiellust Nahrung.

*) Ein interessantes Gemälde von dem Leben eines Getreidespekulanten der alten Zeit und der alten Geschäftsformen der ostdeutschen Seestadt giebt eine kürzlich veröffentlichte Schrift: „Aus dem Tagebuch meines Vaters Theodor Behrend in Danzig. Von Raimund Behrend. Königsberg 1896." Enorme Preisschwankungen, Aufregungen, Gefahren des Zusammenbruches sind die beständig sich wiederholenden Elemente dieser kaufmännischen Existenz. Von dem Jahre 1828 erzählt Behrend als dem Jahre, das ihm zum ersten Male großen Gewinn gebracht hatte: „Ich war aber einstweilen doch müde geworden, da die Anstrengungen des vergangenen Jahres groß gewesen und meinen Nerven übel mitgespielt hatten. Mir graute vor einer Wiederholung so stürmischer Hoffnungen und Befürchtungen mit ihrem Gefolge von schlaflosen Nächten und mit dem unausgesetzten Bestreben, Geld zu erwerben, welches alles wahre Gemüthsleben in mir allmälig zu vernichten drohte. Mein Haar war in diesem einen Jahre grau geworden (er war noch nicht 40 Jahre alt), und ich mußte befürchten, bei der unaufhörlichen Jagd, mir die Mittel zu einem unabhängigen Leben zu verschaffen, das Leben selbst zu verlieren."

Zucht geübt wird durch die Gemeinschaft selber und durch äußere Einwirkung; daß endlich jenes ewig problematische Verhältniß des Zufallsgewinnes einzelner zur Gesammtheit durch Institutionen der Besteuerung ausgesöhnt werde.

§ 264. Hiemit betreten wir das Gebiet der Gesetzgebung und Judikatur, welche seit drei Jahrhunderten sich bemüht haben, den Mißbräuchen zu wehren.

So alt wie die Technik der Börsengeschäfte ist, ebenso alt ist die Gesetzgebung, welche sie ganz und gar oder einzelne Richtungen derselben zu unterdrücken sucht.

Bereits am 27. Februar 1610 und wiederholt am 15. Juli 1621 haben die Generalstaaten der Niederlande Gesetze erlassen, welche zum Schutze des Kredits der ostindischen und westindischen Compagnien sich dagegen wenden, daß „viele Leute große Partien jener Aktien verkauft haben, ohne eine einzige Aktie zu besitzen, lediglich in der Absicht, ihren Preis zu drücken durch unwürdige Mittel und auf diese Weise einen Gewinn zu machen beim Rückkauf zum Lieferungstermin, zum großen Schaden der Compagnien, des Staatswohls, der Wittwen und Waisen und sonstigen Antheilsbesitzer der genannten Compagnien".

Diese Gesetze sind öfter wiederholt worden. Im Jahre 1657 bezeugt eine holländische Schrift, daß die in ihnen ausgesprochenen Verbote unwirksam geblieben seien, und schlägt statt derselben die präcipuelle Besteuerung vor*).

Ein Verbot der Börsengeschäfte überhaupt, also auch derjenigen, welche auf die Steigerung der Kurse jener Aktien gerichtet waren, ist nicht ausgesprochen worden. Denn nicht diese Geschäfte an sich, sondern nur ihre Richtung auf das Herabdrücken des Kurses (Verkauf in blanco, Spekulation à la baisse) erschien gemeinschädlich.

Als die Kurse schon hoch standen (1670 bis 650 Procent für die ostindischen Aktien, 1718 wieder gegen 600 Procent), erschien das Verbot gegenstandlos, wurde aber erneuert, wenn die Aktien fielen, so z. B. 1677 während des Krieges mit Frankreich, wo der Kurs unter 250 Procent gefallen war**).

Tiefer griff die Gesetzgebung Frankreichs und Englands, welche

*) Laspeyres, Geschichte der volkswirthschaftlichen Anschauungen der Niederländer (1863) 270 ff.

**) R. Ehrenberg, Die Fondsspekulation und die Gesetzgebung (1883) S. 7 f.

auf die Katastrophe der Law'schen Spekulationsepoche folgte (vgl. oben § 225 ff.)

In Frankreich untersagt 1724 eine königliche Verordnung alle Zeitgeschäfte in Fonds. In England folgt 1734 auf Betreiben Sir John Barnards, des Vertreters der City von London, die seitdem nach ihm benannte Parlamentsakte, welche die Regulirung irgend welcher Fondsgeschäfte durch bloße Differenzzahlung, jeden Verkauf von Fonds, die der Verkäufer nicht faktisch besitzt, endlich alle Prämiengeschäfte in Fonds verbietet und mit Strafen bedroht; desgleichen sollen die Makler, welche solche Geschäfte vermitteln, bestraft werden. Die Verhandlungen des Parlaments über dieses Gesetz enthalten bereits die meisten Argumente, welche man heutzutage in der Erörterung dieses Gegenstandes zu hören gewohnt ist. Aber der wahre Grund des Gesetzes soll (wie bei Aufhebung desselben im Jahre 1860 die Regierung erklärte) der gewesen sein, daß man den Minister Walpole selber der Fondsspekulation verdächtigte.

Die königliche Kommission vom Jahre 1878 über die Einrichtungen der Stock Exchange urtheilt in ihrem Berichte über den Erfolg des Gesetzes von 1734: „Da es ein Fundamentalgrundsatz der Stock Exchange ist, die Unanfechtbarkeit aller Börsengeschäfte um jeden Preis aufrecht zu erhalten, so hat niemals jemand daran gedacht, ein Geschäft deshalb in Frage zu stellen, weil es gegen das Gesetz von 1734 verstieß. . . . . Durch eine Interpretation des in dem Gesetze von 1734 angewandten Ausdrucks ‚public stock' wurde die Gültigkeit des Gesetzes auf die englischen Staatspapiere beschränkt."

Die wirklich anhängig gemachten Klagen gingen von einzelnen Privaten aus und trafen den Makler, nicht den eigentlichen Spekulanten.

§ 265. In Preußen begann man mit einem Verbot der Zeitgeschäfte in spanischen Staatsanleihen 19. Januar 1836, welchem es in der That gelang, die spanischen Staatspapiere zu verscheuchen. Und als die Spekulation sich anderen Papieren zuwandte, erließ die Regierung eine zweite Verordnung am 13. Mai 1840, wodurch alle Zeitgeschäfte in ausländischen Werthpapieren für ungültig erklärt und den vereidigten Maklern die Vermittlung derartiger Geschäfte bei Strafe der Amtsentsetzung untersagt wurde. Jetzt traten die Eisenbahnaktien an die Stelle der ausländischen Staatspapiere. England war damit vorangegangen seit dem Erfolge der (1830 eröffneten) Eisenbahn von Liverpool nach Manchester. Bereits seit 1833 hatte sich in London eine lebhafte Spe-

kulation in Eisenbahngründungen und Eisenbahnantheilen entwickelt. Frankreich war seit 1838 diesem Beispiele gefolgt. In Berlin war es in dem Jahre 1843/44, daß die Uebertreibung der Spekulation die Verordnung vom 24. Mai 1844 veranlaßte, welche alle Zeitgeschäfte in „Aktienpromessen, Interimsscheinen, Quittungsbogen oder sonstigen, die Betheiligung bei einer Eisenbahnunternehmung bekundenden, aber vor Berichtigung des vollen, auf die Aktien oder Obligationen einzuzahlenden Betrages ausgegebenen Papieren" für null und nichtig erklärte und den vereidigten Maklern die Vermittlung solcher Geschäfte bei Strafe der Amtsentsetzung untersagte.

Diese Verordnung wirkte wohl als Abkühlungsmittel für die Hitze der Eisenbahnspekulationen; aber die verbotenen Geschäfte wurden zuerst auf Umwegen, dann bald ganz offen und ungescheut weiter betrieben.

Schon im Jahre 1848 wurde ein Gesetzentwurf vorbereitet, die Verordnungen von 1836, 1840, 1844 wieder aufzuheben. Im Jahre 1860 geschah es dann, daß die Regierung im Landtage die Aufhebung beantragte und ohne Debatte erreichte.

In den „Motiven" zu diesem Entwurf heißt es u. a.: „Die Geldverhältnisse der Regierungen sowohl als des Privatverkehrs machen die Existenz großer Fondsbörsen zu einem Bedürfniß, und es ist ein Gewinn für Preußen, daß es in Berlin eine derartige Börse besitzt und nicht lediglich auf auswärtige Kapitalienmärkte angewiesen ist. Wenn ein derartiger Markt aber überhaupt seine Aufgabe erfüllen soll, so kann sich derselbe ebenso wenig, wie ein Weltmarkt für andere Handelsgüter, in seinen Beständen auf die Gegenstände des lokalen und unmittelbaren Bedarfs beschränken, noch kann er für seine Umsätze die Lieferungsgeschäfte entbehren. Es kann hienach kaum einem Zweifel unterliegen, daß, wenn die Verordnungen in dem Sinne, in welchem sie erlassen worden sind, ganze und volle Wirklichkeit ausgeübt hätten, Berlin seine Bedeutung als Fondsbörse lange verloren haben müßte. Wenn dies nicht geschehen ist, so liegt der Grund lediglich in dem Umstande, daß in dem kaufmännischen Verkehr der gerichtliche Schutz bis zu einem gewissen Grade durch den Begriff der kaufmännischen Ehre ersetzt wird, und daß die letztere die Unterscheidungen des Gesetzes zwischen klagbaren und nichtigen Geschäfte ignorirt, so lange diese Unterscheidungen nicht mit dem allgemeinen Rechtsbewußtsein in Uebereinstimmung stehen. Die Stütze, welche das wechselseitige Vertrauen in diesem Ehrgefühl findet, reicht aber doch nur bis zu einem gewissen Punkte aus, und eben daran, daß sie nicht weiter reicht und nicht einen vollen Ersatz für den Schutz des Gesetzes gewährt, knüpfen sich die Nachtheile, welche die Verordnungen mit sich

gebracht haben und welche in einer Untergrabung derjenigen Solidität bestehen, deren Erhaltung die Verordnungen sich zur Aufgabe gemacht hatten."

Diese Hindeutung wird durch Beispiele von wortbrüchigen Spekulanten erläutert und der Schluß gezogen: „Aus diesen Gründen erscheint es rathsam, die Klagbarkeit der Lieferungsgeschäfte, soweit sie durch die Verordnungen ausgeschlossen ist, wiederherzustellen und den Operationen der Börse durch den Rückhalt, den sie in dem Gesetze zu finden haben, den Ernst und die Bedeutung wiederzugeben, auf welche sie gleich anderen Transaktionen des bürgerlichen Lebens Anspruch haben."

Mit ähnlichen Gründen wie diesen wurde in denselben Tagen in *England* das alte Gesetz von 1734 aufgehoben (14. Juni 1860).

§ 266. Bei jenen älteren Debatten, die zur Aufhebung der erwähnten Verbote führten, und so namentlich im englischen Parlamente 1860, wurde das Argument gebraucht: Warum man in Baumwolle, Indigo oder anderen Waaren alle Arten von Geschäften abschließen dürfe und nicht in Börsenpapieren?

Es ist hervorzuheben, daß in dem Menschenalter, welches seitdem verflossen ist, eine solche Unterscheidung in der That aufgehört hat zu bestehen und daß es gerade die Börsengeschäfte in *Waaren* gewesen sind, welche in der neuesten Zeit die Frage nach der rechtlichen Stellung der Börsengeschäfte nicht haben zur Ruhe kommen lassen.

Einmal war es die wachsende Theilnahme der außerhalb der Börse stehenden Gruppen der Gesellschaft an den Börsengeschäften, die sich den Spekulationen in Waaren (Getreide, Kaffee, Spiritus u. dgl.) ebenso und stärker zuwendete wie den Spekulationen in Werthpapieren. Dann waren es die immer mehr in den Vordergrund tretenden Beschwerden der agrarischen Producenten, welche die Konsequenz des Weltmarktes, dessen Werkzeug die Börse ist, mit deren eigenthümlichen Geschäftsformen verwechselten und in deren Bekämpfung ein Ziel agrarischer Reformen sahen: dabei sich allerdings vorbehielten, auch den Weltmarkt selber zu bekämpfen.

Damit gelangen wir zu dem Stande der *preußisch-deutschen Gesetzgebung und Rechtsprechung* der jüngsten Zeit.

Nach Aufhebung solcher Verbote wie derjenigen, die wir genannt haben, blieben gewisse Hülfsmittel der *Rechtsprechung* übrig, die, zumal in dem letzten Jahrzehnt, in Deutschland gebraucht worden sind.

Nach den in Deutschland (und in anderen Ländern, so in England) geltenden Gesetzen ist das Spiel unklagbar, und dem Spiel wird das sogenannte „reine Differenzgeschäft" gleichgestellt. Aber was ist ein „reines Differenzgeschäft"?

Nach der herrschenden Rechtsansicht ist es nicht ein reines Differenzgeschäft, wenn der Zweck einer oder beider Parteien auf unmittelbare Erlangung der Differenz des Preises gerichtet ist. Vielmehr wird dazu gefordert, daß die Differenz der unmittelbare Gegenstand des Vertrages ist. Während das Reichsgericht sich auf diesen Grundsatz gestellt hat, ist durch seine Rechtsprechung ein anderes und zwar ein neues Moment in die Begründung des „reinen Differenzgeschäftes" eingeführt worden. Dieses ist die Kenntniß des einen der beiden Vertragschließenden davon, daß die zu beziehenden oder zu liefernden Waaren (Werthpapiere) das Vermögen des anderen Kontrahenten übersteigen.

Freilich hat diese Begründung — innerhalb des Reichsgerichts selber — Anfechtung erfahren. Nicht nur, daß die Kenntniß der unzureichenden Vermögenslage und das Wesen einer solchen unzureichenden Vermögenslage neue Zweifel gegen diese willkürliche Unterscheidung veranlassen — man will auch solche Leute vor den Folgen des „reinen Differenzgeschäftes" schützen, die in günstigeren Vermögensverhältnissen sich befinden und vor der Zerrüttung derselben durch die Börsenspekulation bewahrt werden sollen. Und wiederum giebt es Fälle, da kleine Leute, welche durchaus schutzbedürftig sind, trotz der Dürftigkeit ihrer Vermögenslage sich zur effektiven Erfüllung des Lieferungsvertrags bereit erklären mögen.

Thatsächlich haben, trotz der Präjudizien des Reichsgerichts, die Entscheidungen eines der wichtigsten deutschen Oberlandesgerichte, desjenigen von Hamburg, jenes Moment beständig als für ihre Erwägungen unerheblich zurückgewiesen, und derjenige Senat des Reichsgerichts, welcher über die Ansprüche gegen die Nichtkaufleute aus dem Bezirke des Oberlandesgerichts zu Hamburg entscheidet, hat die Auffassung des letzteren unangefochten gelassen, entweder, weil er sie theilte, oder weil er seinem Rechte der Nachprüfung in der Revisionsinstanz engere Grenzen zog als der andere Senat, der wegen ähnlicher Erwägungen die Urtheile von Oberlandesgerichten aufgehoben hat.

Die Unsicherheit der Judikatur des höchsten deutschen Gerichtshofes spiegelt sich in dem schwankenden Zustande der Rechtsprechung der Landgerichte und Oberlandesgerichte. Es ist, wie mit herbem Spott bemerkt worden, die Geltendmachung des Einwands von Spiel und Wette vor deutschen Gerichtshöfen selber ein Spiel.

§ 267. Die neueste deutsche Gesetzgebung, welche vorbereitet wurde durch die Verhandlungen der Reichsenquêtekommission (1892—1893), wollte diesen Zustand verbessern.

Die wesentlichen Ergebnisse der Kommission in der Richtung dieses Problems — und es stand in der Mitte ihrer Verhandlungen — waren die folgenden.

Das Wesen des „Börsenspiels" kann mit dem Begriffe des Differenzgeschäftes oder des „reinen Differenzgeschäftes" nicht richtig gefaßt werden. Es giebt durchaus legitime Funktionen des reinen Differenzgeschäftes, welche die Identificirung desselben mit dem „Spiel" unmöglich machen. Wenn z. B. ein Königsberger Mehlfabrikant an der Berliner Börse Getreide auf Termin kauft, um sich für die auf Lieferung abgeschlossenen Mehlverkäufe zu decken, so kann er nicht die Absicht haben, das Getreide in Berlin seiner Zeit abzunehmen. Und dennoch hat er die Absicht eines sehr vorsichtigen und soliden Geschäftsmannes bekundet; denn er will sich gegen die Preisschwankungen des Marktes sicherstellen und nichts anderes erreichen als einen von den Marktschwankungen unabhängigen Fabrikationsgewinn. Oder wenn ein Producent, welcher Waaren nach Rußland exportirt, sich bei Abschluß eines Lieferungsvertrages gegen die Schwankungen des Rubelkurses deckt, indem er auf gleichen Termin ein gleiches Quantum Rubel einkauft, welches dazu bestimmt ist, seiner Zeit wieder im Termin verkauft zu werden und durch die Differenz (hin oder her) ihn sicherzustellen gegen die inzwischen eintretenden Kursschwankungen der russischen Valuta.

Andererseits sind Ausschreitungen in der Form des Differenzgeschäftes unleugbar vorhanden, gegen welche mit geeigneten Mitteln vorzugehen ist. Als solche Mittel haben sich namentlich empfohlen:

erstens eine dem Reichswuchergesetz von 1880 nachgebildete Strafbestimmung gegen Ausbeutung von Leichtsinn und Unerfahrenheit, die sich darin erweist, daß eine Verleitung stattfindet zu einem Umfange von Börsengeschäften, welche die wirthschaftliche Existenz gefährden;

zweitens ein öffentliches Register, in das sich alle diejenigen Personen eintragen lassen, welche Termingeschäfte treiben, um diese Eintragung zum Kriterium zu machen für die Berufsmäßigkeit solcher Geschäfte und ihnen unter dieser Voraussetzung die Ausschließung des Einwandes von Spiel und Wette zuzusprechen.

Die Kommission empfahl diese beiden Abhülfsmittel alternativ, — derart, daß für Werthpapiere das erstere, für Waaren das zweite empfohlen wurde. Das Terminregister sollte diejenigen Persönlichkeiten

ausscheiden, welche sich nicht öffentlich anheischig machen, Börsengeschäfte berufsmäßig zu treiben und daher durch ihre Börsengeschäfte die Präsumtion für den Spieleinwand gewähren, hiedurch aber die berufsmäßigen Geschäftsleute der Börse davon zurückhalten, mit ihnen Börsengeschäfte abzuschließen. Doch sollte nur für Waarentermingeschäfte das Register eingeführt werden, erstens, weil man die hiebei zu schützenden öffentlichen Interessen für dringender hielt (mit Recht oder Unrecht), zweitens, weil der Kreis der Kapitalisten, der an Werthpapiergeschäften betheiligt sei, berechtigter Weise so groß wäre, daß eine Ausdehnung des Registers auf diese theils zu lästig fallen, theils zur Unwirksamkeit des Registers durch Abstumpfung der Scheidelinie führen könnte.

Für Werthpapiere wurde der Strafparagraph empfohlen, und für Werthpapiere allein, nicht für Waaren, weil man der Meinung war, daß von Leichtsinn und Unerfahrenheit nicht mehr die Rede sein könne, wenn Jemand sich in ein öffentliches Register eintragen läßt und sich dadurch zu Termingeschäften fähig bekennt.

Beide Vorschläge ruhten auf der Annahme einer Wirksamkeit der Gesetze im Sinne des Gedankenganges der Kommission.

§ 268. Nun waren bereits im Schoße der Kommission die Ansichten getheilt, zumal über Bedeutung, Wirksamkeit, Ausdehnung des Registers. Die Mehrheiten waren kleine, welche die einzelnen Vorschläge beschlossen. Man wußte, daß es sich um ein Experiment handelte. Erfahrungen lagen noch keine vor. In den Vereinigten Staaten war einige Jahre zuvor ein ähnlicher Vorschlag gemacht, aber nicht Gesetz geworden. In dem Stadium der Vorbereitung des Gesetzes standen sich extreme Ansichten, namentlich außerhalb der Kommission, in den Kreisen der Börsenkaufmannschaft einerseits, der börsenfeindlichen Parteien andererseits gegenüber. Die Börsenkaufmannschaft sah in dem Terminregister eine entehrende Maaßregel, während unbetheiligte Stimmen vielmehr die Unwirksamkeit dieses Experimentes voraussagten.

Das Reichsgesetz vom 22. Juni 1896 verschärfte die von der Kommission und selbst die von dem eigenen Entwurfe des Bundesrathes beabsichtigten Maaßregeln.

Der Entwurf des Bundesrathes führte das Terminregister für beide Kategorien der Börsengeschäfte, für Werthpapiere und für Waaren, ein. Das Gesetz selber machte das Register für Waaren in seinem Hauptgegenstande überflüssig, indem es den Terminhandel in Getreide und Mühlenfabrikaten verbot. Zugleich wurde die Strafbestimmung

wider Ausbeutung des Leichtsinns und der Unerfahrenheit auf alle „Börsenspekulationsgeschäfte" ausgedehnt.

Die wesentlichen, hieher gehörigen, Vorschriften des Gesetzes sind die folgenden.

Das Verbot des börsenmäßigen Terminhandels trifft außer Getreide und Mühlenfabrikaten auch die Antheile an Bergwerks- und Fabrikunternehmungen, sowie an allen Erwerbsgesellschaften mit kleinerem Kapital als 20 Millionen Mark (§§ 50, 240).

Bei jedem zur Führung des Handelsregisters zuständigen Gerichte ist je ein Börsenregister für Waaren und für Werthpapiere zu führen. In dieses werden die Personen eingetragen, die sich an Termingeschäften in Waaren oder Werthpapieren betheiligen wollen. Das Börsenregister ist öffentlich. Vor Eintragung ist eine Gebühr von 150 Mark, außerdem eine jährliche Gebühr von 25 Mark zu entrichten (§§ 54—57). Durch ein Börsentermingeschäft in einem Geschäftszweige, für welchen nicht beide Parteien zur Zeit des Geschäftsabschlusses in einem Börsenregister eingetragen sind, wird ein Schuldverhältniß nicht begründet (§ 66). Diese Bestimmung findet auch dann Anwendung, wenn das Geschäft im Auslande geschlossen oder zu erfüllen ist (§ 68). Gegen Ansprüche aus Börsenterminsgeschäften kann ein Einwand nicht darauf gegründet werden, daß die Erfüllung durch Lieferung der Waaren oder Werthpapiere vertragsmäßig ausgeschlossen war, sofern der Beklagte bei Eingehung des Geschäfts in dem Börsenregister eingetragen war (§ 69).

Wer gewohnheitsmäßig in gewinnsüchtiger Absicht andere unter Ausbeutung ihrer Unerfahrenheit oder ihres Leichtsinnes zu Börsenspekulationsgeschäften verleitet, welche nicht zu ihrem Gewerbebetriebe gehören, wird mit Gefängniß und zugleich mit einer Geldstrafe bis zu 15000 Mark bestraft (§ 78).

§ 269. Der bisher verflossene Zeitraum ist zu kurz, um über die Wirksamkeit der neuen Gesetzgebung zu urtheilen. Aber einige Bemerkungen sind hier gleichwohl erforderlich.

Diejenigen, welche den Befürchtungen der Börsenkaufmannschaft hinsichtlich der Folgen des Terminregisters entgegnet hatten, es sei vielmehr zu befürchten, daß dieses neue Experiment zu unwirksam bleiben würde, haben Recht behalten.

Aus folgenden Gründen.

Es war längst die anerkannte Schwäche aller Verbote oder Einengungen der Differenzgeschäfte, daß die große Masse des Geschäftsverkehrs

und dessen, was sich daran hängte — bis auf einige räudige Schafe — sich über die rechtliche Ungültigkeit hinwegsetzte. Man verzichtete auf den Schutz des Rechtes und ließ es darauf ankommen, ob irgend einer der Betheiligten sich des Einwands der Rechtsungültigkeit bedienen würde.

Die Neuerung des Terminregisters mußte gleich bei ihrer Einführung mit dieser Erfahrung rechnen. Die seitdem gemachte Erfahrung hat das bestätigt. In der großen Masse der Fälle haben die Börsengeschäftsleute darauf verzichtet, sich in das Register eintragen zu lassen. Dieses will um so mehr bedeuten, weil durch das neue Gesetz (§ 66) die Rechtsgültigkeit jedes Börsentermingeschäfts von der Eintragung abhängig gemacht worden ist. Während also *vor* Erlaß dieses Gesetzes in dem zweifelhaften Rechtszustande — wie wir ihn geschildert — eine Chance der Gültigkeit der Börsentermingeschäfte lag, ist jetzt klar und ohne den Rest eines Zweifels die Rechts*un*gültigkeit derselben hergestellt.

Welche *Wirkung* auf das *Börsenspiel* hievon zu erwarten ist, ob dadurch eine Einschränkung herbeigeführt werden wird, ob der Strafparagraph über Ausbeutung von Leichtsinn und Unerfahrenheit sich nützlich erweisen wird, darüber kann gegenwärtig noch nicht geurtheilt werden.

Entsprach der Versuch mit dem Börsenregister den Vorschlägen von Mehrheiten (und Minderheiten) der Enquêtekommission und konnten dafür die gesetzgebenden Körperschaften sich auf diese vorberathende Instanz zu ihrer Rechtfertigung berufen, so ist das *Verbot* des *Getreideterminhandels* einem mehr summarischen Verfahren entsprossen. Weder die Enquêtekommission noch der Bundesrath hat einen solchen Vorschlag gemacht. Dieses Verbot ist vielmehr durch die Mehrheit des Reichstages in das Gesetz hineingebracht worden, und der Bundesrath hat sich dem gefügt, obwohl seine bessere Einsicht durchschaute, daß irrthümliche Vorstellungen von der Schädlichkeit des Terminhandels für die Preisgestaltung des Getreides das Verbot veranlaßten.

Schon bei den Verhandlungen der Enquêtekommission hatte sich neben dem Gesichtspunkte des Schutzes der börsenfremden Gruppen der Bevölkerung vor dem Börsenspiel das agrarische Interesse hervorgedrängt, welches in der Theilnahme dieser Gruppen an dem Börsenspiel eine Schädigung der Landwirthschaft empfand, weil durch deren Richtung auf den Getreideterminhandel ein ungünstiger Einfluß auf die Preise ausgeübt würde. Es lag nahe, diesen schädlichen Einfluß jedem Getreideterminhandel vorzuwerfen, und das ist auch geschehen. Ein Beweis für das eine oder für das andere ist niemals erbracht worden, vielmehr das Gegentheil.

Thatsächlich richtete sich der Kampf gegen die Konkurrenz des Weltmarktes, dessen Waffen man zerstören wollte.

Wie weit auch nur dieses gelungen, ist ebenfalls einer Betrachtung vorzubehalten, die erst in der Zukunft, nach entsprechenden Erfahrungen, möglich sein wird. Die Frage wird sein, welche Surrogate, welche Umwege in die Lücke des Verbotes treten; die Frage wird weiter sein, wie nach etwa gelungener Zerstörung der Einrichtungen des deutschen Terminhandels das Ausland ergänzend einspringen, die Geschäfte deutscher Börsen an sich ziehen, der Weltmarkt selber aber seine Macht behalten wird.

Als Thatsache ist inzwischen festzustellen, daß eine Erhöhung der Kornpreise, als Folge jenes Verbotes, bisher von Niemand behauptet worden ist. Aber eine fernere Thatsache ist die Verwicklung des gesetzlichen Verbotes mit der Störung der gesammten Getreidebörsenorganisation, die aus anderen Bestimmungen des Gesetzes entsprungen ist, von denen wir noch zu reden haben.

Eins muß dem Verbote des Getreideterminhandels nachgerühmt werden — eine Art von Konsequenz*). Dem Börsenregister konnte man mit Recht entgegenhalten, daß es, selbst wenn seine Idee in der Wirklichkeit durchschlagen sollte, nur die Ausscheidung der „outsiders“ erreichen konnte, derer, die sich nicht anheischig machen, berufsmäßig die Börsengeschäfte zu betreiben. Es konnte und wollte nicht treffen alle diejenigen, welche — gleichviel wie bedenkliche Existenzen — sich als Börsengeschäftsleute bekennen wollten. Ein Verbot des Terminhandels zieht solche Scheidelinie nicht, es trifft alle Börsengeschäfte, gleichviel, von wem abgeschlossen.

V. Die Börsenverfassung.

§ 270. Die Entstehung der Börsen und die Mannigfaltigkeit ihrer historisch überlieferten Verfassung haben wir in einem früheren Abschnitte (§§ 70—73) kennen gelernt. Anfänglich (in Italien, in den Niederlanden) wohl überwiegend oder ausschließlich der freie Vereinigungs-

*) Eine Art von Konsequenz — wie wenig die ganze Konsequenz damit gezogen ist, zeigt sich an den ökonomischen und politischen Erfolgen dieser und der verwandten Bestimmungen des Gesetzes von 1896. Die darin bewiesene Nachgiebigkeit der Reichsregierung hat nur Unzufriedenheit bei denen hervorgerufen, die dadurch befriedigt werden sollten.

trieb der Kaufleute; dann das Eingreifen der Staatsgewalt, so zumal in Frankreich, anfänglich auch in England; endlich eine typische Verschiedenheit der gegenwärtigen Verfassung, je nach den hauptsächlichen Ländern.

In *England* seit einem Jahrhundert und länger ein freies Vereinswesen, klubartige Bildungen, Korporationen, die der Staatsverwaltung unabhängig gegenüber stehen und die Pflicht auf sich nehmen, die öffentlichen Interessen zu wahren oder dasjenige, was man in anderen Ländern so nennt. In *Frankreich*, festhaltend an den Traditionen des absoluten Staatswesens, fortdauernd eine centralistische Ordnung der Börsen von Staats wegen, wie auf so vielen anderen Gebieten des französischen Staats durch die Gesetzgebung des ersten Kaiserreichs dasjenige nur befestigend, was das alte Königthum vorbereitet hatte.

In *Deutschland* ein Gemisch, theils freie Vereine, so namentlich in *Bayern*; theils staatlich regulirte Innungen und grundsätzlicher Vorbehalt der Staatsaufsicht, so in *Preußen*.

In der einen wie der anderen Form der Börsenverfassung, sei es in dem was zur Zeit besteht, sei es in den Forderungen nach einer Verbesserung des Vorhandenen, liegt eine eigenthümliche Aufgabe vor, welche ihre Lösung verlangt.

Um sie zu verstehen, bedarf es derjenigen Unterscheidung, welche wir im Voraufgehenden vorgenommen haben, der Unterscheidung der *modernen Börse* von der Börse überhaupt. Es bedarf der näheren Analyse der in der modernen Börse koncentrirten *Börsengeschäfte* und des *Börsenspiels*, welche wir im Obigen gegeben haben.

Es bedarf dazu aber noch der Hervorhebung eines ferneren Umstandes.

Die Verhältnisse einer Millionenstadt der Gegenwart, mit ihren zusammengewürfelten Bevölkerungen, mit ihrer Jagd nach Glück und Genuß, mit dem abenteuernden Wechsel der Erwerbsarten — in deren Mitte die moderne Börse mit dem verlockenden Reize des Börsenspiels, welches ununterscheidbar sich mit den großen und ernsthaften Aufgaben der Börse vermischt und Gelegenheit giebt, daß zweifelhafte Existenzen theils ihr eigenes Glück versuchen, theils in der Verleitung der außen stehenden Gruppen der Gesellschaft ihr Gewerbe finden — dieses bildet einen Grund, nach festen Formen der Organisation zu suchen, welche Schranken ziehen, die vielleicht niemals ganz ihr Ziel erreichen werden, indessen durch Fernhaltung, Ausschließung, Aufsicht, disciplinarische Einwirkungen manchen Ausartungen wehren können.

§ 271. Die Einrichtungen der Londoner Stock Exchange (§ 71) — und nach ihrem Vorbilde einer Anzahl englischer und amerikanischer Börsen — wollen dies erreichen, indem sie die Aufnahme abhängig machen von der Bürgschaft der vorhandenen Mitglieder, indem sie durch die Organe der also gebildeten Korporation eine Aufsicht üben lassen.

Die Statuten der Londoner Stock Exchange enthalten im Wesentlichen diese Bestimmungen:

Jeder um Zulassung Nachsuchende muß, bevor über ihn ballotirt wird, empfohlen sein von 3 Mitgliedern, die mindestens 4 Jahre Mitglieder sind und alle Verpflichtungen erfüllt haben. Jeder Empfehlende muß sich verbürgen £ 500 an die Gläubiger des Bewerbers zu zahlen für den Fall, daß dieser binnen 4 Jahren nach Zulassung fallirt. Wenn der Bewerber zuvor Commis eines anderen Hauses in der Stocksbörse 4 Jahre lang gewesen, so sollen 2 Empfehlende genügen, die je für £ 300 bürgen. Kein Mitglied darf für mehr als drei neue Mitglieder zu gleicher Zeit Bürge sein. Mindestens zwei von den regelmäßig drei Empfehlenden müssen „un-indemnified" sein, d. h. dürfen keine Deckung für ihre Bürgschaft erhalten haben, sollen also aus rein persönlichem Vertrauen die Bürgschaft leisten. Kein Ausländer soll Mitglied werden dürfen, bevor 2 Jahre seit seiner Naturalisation und 7 Jahre seines Aufenthalts in England verflossen sind.

Eine Bekanntmachung von jeder neuen Werbung um Zulassung soll mindestens 8 Tage vor dem Ballot in der Börse angeschlagen sein. Die Mitglieder sollen von ihren Empfohlenen solche persönliche Kenntniß besitzen, als das Komitee für die Zulassung erfordert. Unter anderem soll der Vorsitzende die Frage stellen: Würden Sie seinen Check in Höhe von £ 3000 nehmen? Jeder Empfehlende, welcher bei der Zulassung eines neuen Mitgliedes erklärt hat, er sei nicht für seine Bürgschaft gedeckt (indemnified) und erwarte es auch nicht, und der dennoch später eine solche Deckung empfängt, soll im Falle, daß das neue Mitglied innerhalb der Frist der Bürgschaft fallirt, verbunden sein, den Gläubigern jede so empfangene Deckung herauszuzahlen außer dem Betrage, für welchen er persönlich gebürgt. Mehrere Mitglieder derselben Firma gelten nur für eine Empfehlung. Nicht zuzulassen ist ein Bewerber, wenn er als Principal oder Gehülfe in irgend einem anderen Geschäfte außer dem der Stocksbörse thätig ist, oder wenn er Mitglied irgend eines anderen Instituts ist, wo ebenfalls mit Stocks oder Aktien gehandelt wird. Nicht zugelassen wird ferner, wer fallirt oder akkordirt hat, wenn er nicht voll bezahlt hat, oder wenn er zum zweiten Male fallirt hat.

Ein Mitglied, welches gegen Zulassung oder Wiederwahl eines Bewerbers Einspruch erheben will, hat die Gründe dem Komitee brieflich vor dem Ballot mitzutheilen.

Kein Commis eines Mitgliedes darf die Börse besuchen, ohne Erlaubniß des Komitees, vielmehr muß auch für diese Person eine vorschriftsmäßige Bewerbung um Zulaß stattfinden. — Wer nicht als Mitglied zugelassen wird, ist auch nicht fähig, als Commis zugelassen zu werden. Kein zugelassener Commis darf, bevor er 2 Jahre an der Stocksbörse gewesen und 20 Jahre alt ist, Geschäfte für seinen Principal machen; auch muß eine Liste der bevollmächtigten Commis in der Börse angeschlagen sein.

Für die Geschäfte der Börse werden nur die eigenen Mitglieder anerkannt. Kein aus den Geschäften der Börse entstehender Rechtsanspruch darf sich an die Gerichte wenden ohne Zustimmung der anderen Partei oder des Komitees.

Das Mitglied einer Firma, das heimlich für Privatrechnung, und dasjenige, das mit ihm Geschäfte macht, soll ausgestoßen werden aus der Börse. Desgleichen wird ausgestoßen, wer mit einem Commis für dessen Privatrechnung Geschäfte macht. Das Komitee kann auf Ansuchen der verletzten Partei Geschäfte annulliren, wenn „fraud or wilful misrepresentation“ nachgewiesen wird.

Wenn ein Mitglied unfähig wird, seine Verpflichtungen zu erfüllen, so soll dies öffentlich durch das Komitee bekannt gemacht werden. Eine private Mittheilung des Schuldners an einen Gläubiger ist letzterer verpflichtet, sofort dem Komitee anzuzeigen. — Es darf keine Separatabfindung stattfinden und noch 2 Jahre später soll das im Separatvergleich empfangene Geld herausbezahlt werden. Der Fallite hat seine Geschäftsbücher u. s. w. an die Gläubiger oder an die für diesen Zweck aus den Mitgliedern jährlich bestellten Kontrolleure auszuliefern. Wer mit seinen Gläubigern akkordirt hat, soll erst nach 6 Monaten wieder wählbar sein, und nachdem er mindestens ein Drittel des Ausfalles seinen Gläubigern nachgezahlt hat. Aber es muß jedesmal zu solchem Wiederzulaß ein besonderes Subkomitee (aus nicht mehr als drei Mitgliedern) auf Grund eines Specialberichtes über die Ursachen und Umstände des Fallissements die Entscheidung treffen. Und zwar findet diese Wiederzulassung in zwei verschiedenen Klassen statt, die so abgestuft sind:

1. Fälle, in denen die Zahlungsunfähigkeit in Folge des Bankerotts des Auftraggebers oder aus ähnlichen Gründen eingetreten ist, wo kein „bad faith“ (mala fides) oder Verletzung der Vorschriften der Börse stattgefunden hat, wo die Geschäfte sich in den Grenzen der Mittel des

Falliten gehalten haben, und wo sein gesammtes Verhalten keinen Vorwurf verdiente.

2. Fälle, in welchen Leichtsinn und der Mangel vernünftiger Vorsicht obgewaltet hat*).

Seit einer Reihe von Jahren erläßt der Sekretär der Stock Exchange eine Ankündigung des Inhalts, daß es den Mitgliedern untersagt ist, ihre Dienste dem Publikum öffentlich anzubieten**).

§ 272. Die Ansicht über den Charakter der Londoner Börse, welche in Deutschland die vorherrschende ist, hat die Mehrheit der Börsenenquêtekommission ausgedrückt, indem sie die Vorschläge einer kleinen Minderheit in ihrem Schoße abwies mit den Worten, daß „es nicht gerechtfertigt sei, die Mitgliedschaft der Börse zu einem Privilegium Wohlhabender zu machen".

Nun ist es erstens kein Privilegium Wohlhabender, wenn solche Bürgschaften, wie wir sie nach den Statuten hier wiedergegeben haben, verlangt werden. Eine Grenze nach unten ist freilich gezogen, aber eine maßige Grenze, innerhalb deren Kaufleute von bescheidenem Wohlstande Raum finden. Denn ein bescheidener Wohlstand ist das, was hier gefordert wird, im Verhältnisse zu den Geschäften und ihrer Gefährlichkeit, um die es sich hier handelt. Es ist keineswegs, wie es öfters dargestellt worden und wie es auch jener Bericht vermuthen läßt, ein exklusiver Kreis von großen Bankiers.

Zweitens ist eine Grenzziehung durch persönliche und ökonomische Bürgschaften ein zutreffendes Mittel, dem Kreise der Börsenleute einen Halt, eine Zucht, ja eine Selbstachtung zu verleihen, wie sie ohne diese Schranken kaum erreichbar sind. Daß derjenige Mensch, welcher nichts hat, weder Vermögen noch die Fürsprache einiger anerkannten Persönlichkeiten, besonders leistungsfähig, tüchtig, tugendhaft sei, ist eine menschenfreundliche Hypothese, welche im 18. Jahrhundert aus der Gegenwirkung der jungen Wissenschaft hervorging, im Kampfe wider das andere Extrem der überkommenen Zustände, wo in der That die Privilegien einer kleinen Minderzahl im Wege standen.

*) Rules and regulations for the Conduct of business on the Stock Exchange, Published under authority by Francis Levien, secretary to the Committee for General Purposes. London 1890.

**) „Members of the Stock Exchange are not allowed to advertise for business purposes or to issue circulars to persons other than their own principals" (i. e. Auftraggeber).

Uns muß es lehrreich sein, daß in dem Lande der wirthschaftlichen Freiheit aus der Schrankenlosigkeit und Zuchtlosigkeit der freien Konkurrenz heraus sich seit einem Jahrhundert genossenschaftliche Ordnungen entwickelt haben, welche die Anforderungen der guten Sitte, der Rechtschaffenheit, der korporativen Zucht in der Geschäftsführung der Londoner Börsenleute zu befriedigen suchen.

Weit entfernt, ein Privilegium der Wohlhabenden zu schaffen, sind sie im Laufe der Jahre in der Forderung ökonomischer Bürgschaften eher herabgegangen. Früher wurde eine Kaution für £ 750 verlangt, jetzt nur für £ 500*). Weit entfernt, zu strenge Schranken für die Art des Geschäftsbetriebes zu ziehen, haben sie vielmehr noch viel zu einseitig diejenige Seite der Geschäftsmoral im Auge, welche sich in der Zahlungsfähigkeit erweist, und lassen großen Spielraum für eine Fortbildung nach anderen Seiten hin offen.

Im Einzelnen ist derartiges neuerdings geschehen. So ist die Schranke gegen Ausländer strenger gezogen. Früher wurde nur eine Frist von 2 Jahren seit der Naturalisation, jetzt wird außerdem ein Aufenthalt in England seit 7 Jahren gefordert. Das Verbot der öffentlichen Anerbietung der Dienste für das Publikum, welches den Mitgliedern auferlegt ist — es ist gewiß nicht ein mathematisch durchgreifendes Mittel gegen die Mißbräuche, die auf diesem Wege liegen. Und dennoch, es ist kennzeichnend für die Anständigkeit der Haltung, welche in dieser Korporation herrscht. Es stimmt zu den ähnlichen Sitten

---

*) Nach einer Auskunft, welche das Committee der London Stock Exchange der Reichsenquêtekommission zu Berlin 1893 ertheilt hat, ist die Zahl der Mitglieder im Jahre 1866: 1241, im Januar 1893: 3371 gewesen (vgl. Statistische Anlagen der Börsenenquêtekommission S. 393).

Die Zahl der Mitglieder der Berliner Börse (Fondsbörse und Produktenbörse zusammengenommen) war bei Mitrechnung aller zugelassenen Personen im Jahre 1882: 2984; im Jahre 1892: 3362. Hierunter waren (1892) 101 Berichterstatter der Presse, 45 Fremde, 45 Schiffer und Fuhrleute, 31 Boten, 1139 Prokuristen und Handlungsgehülfen. Nach der Schätzung der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft kann man zwei Drittel der Fondsbörse, ein Drittel der Produktenbörse zurechnen (Statistische Anlagen S. 385).

Hienach war die Zahl der Mitglieder der Londoner Fondsbörse eine viel größere als gleichzeitig die Zahl der Mitglieder der Berliner Fondsbörse, die man, von Gehülfen u. s. w. abgesehen, auf 1300 veranschlagen kann, während in der Mitgliederzahl der Londoner Fondsbörse solche Anhängsel nur zum kleinen Theile enthalten sind, „Clerks“ (Gehülfen) nur theilweise Mitglieder sind. Giebt man für den größeren Umfang des Londoner Effektenhandels eine erhebliche Zahl vor, wogegen aber wiederum „Royal Exchange“ für den Wechsel- und Edelmetallhandel abzuziehen ist, so ist immer noch kein Beweis für ein Privilegium in den Zahlen zu finden.

höherer Berufsarten, welche es unter ihrer Würde halten, sich anzupreisen. Es stimmt zu der Reformbewegung gegen die Reklame, welche seit einigen Jahren in gewissen besseren Kreisen Englands begonnen hat.

§ 273. Anders die Verfassung der deutschen Börsen.

Im Einzelnen verschieden, wie es schon aus dem Partikularismus der historischen Entwicklung folgt, ist für die größeren Börsen, und zumal für ganz Preußen, staatliche Aufsicht und Leichtigkeit des Zutritts — in beiden zusammen Oeffentlichkeit der Institution — der Charakterzug.

Fassen wir die größeren Börsen ins Auge, so haben wir den uns bekannten Unterschied von alten Börsen (Hamburg, Bremen, Lübeck, die anderen Seestädte) und modernen Börsen zu betonen.

Jene „alten Börsen" sind die täglichen Mittelpunkte des gesammten Großhandels. Alles, was daran Antheil nimmt, was dabei beschäftigt ist, von den Häuptern der großen Handelshäuser bis herab zum kleinsten Hülfsgewerbe des Handels, strömt zu gewissen Stunden des Tages hier zusammen, weil jeder sicher ist, jeden anderen hier zu finden, um geschäftlichen Gedankenaustausch, Bestellung, Abmachung, Kauf und Verkauf, Verfrachtung, Versicherung hier zu bewerkstelligen.

Das großartigste Beispiel bietet die Hamburger Börse, auf der in den Mittagsstunden sich alle Berufsstände aufsuchen und treffen. Die einzige Schranke der Zulassung besteht — neben dem, was sich von selbst versteht — in einer geringen Verspätungsbuße, die nichts anderes bezweckt, als die Gegenwart aller Betheiligten auf eine feste Zeit sicher zu stellen.

In weniger großen Verhältnissen fehlt selbst diese kleine Schranke, fehlt sogar die Gewohnheit eines geschlossenen Versammlungsraumes; vielmehr zieht man den Platz unter freiem Himmel, so oft die Witterung es irgend gestattet, dem geschlossenen Raume vor.

Für die „modernen Börsen" Deutschlands ist vor allen anderen die Berliner zu nennen.

Ihre Verfassung, als die einer arbeitstheiligen Börse für Werthpapiere und Termingeschäfte ist freilich verschieden von der vollendeten Verkehrsfreiheit der Hamburger Börse. Sie ist je länger, je mehr genöthigt worden, gewisse Schranken zu ziehen, gewisse Kontrollen auszubilden, und namentlich die neueste Fortbildung der Verfassung durch das Reichsgesetz vom 22. Juni 1896 und dessen Gefolge zeigt den Versuch, in dieser Richtung fortzuschreiten. Einen Versuch, dessen Erfolge

im Ganzen erst nach längeren Erfahrungen sich werden beurtheilen lassen, dessen Mißerfolge im Einzelnen schon nach kurzer Erfahrung offenbar geworden sind.

§ 274. Das Reichsgesetz vom 22. Juni 1896 schreibt vor:

Für jede Börse ist eine Börsenordnung zu erlassen. Die Genehmigung derselben erfolgt durch die Landesregierung. Diese kann die Aufnahme bestimmter Vorschriften in die Börsenordnung anordnen, insbesondere der Vorschrift, daß in den Vorständen der Produktenbörsen die Landwirthschaft, die landwirthschaftlichen Nebengewerbe und die Müllerei eine entsprechende Vertretung finden.

Das Reichsgesetz trifft ferner Bestimmungen über die Personen, welche vom Börsenbesuche ausgeschlossen sind, über Einführung von Ehrengerichten und das Verfahren derselben, über die Funktionen von Staatskommissaren.

Die Durchführung dieser gesetzlichen Vorschriften in der Börsenordnung für Berlin, wie sie durch den Minister für Handel und Gewerbe am 23. December 1896 erlassen worden, verlangt im Wesentlichen das Folgende.

Die Börsenleitung liegt dem Börsenvorstande ob, der aus 32 Mitgliedern besteht, hievon 24, die von den am Börsenverkehr theilnehmenden Mitgliedern der Kaufmannschaft, und 8, die von den Aeltesten der Kaufmannschaft aus ihrer Mitte gewählt sind. Von den 24 Gewählten kommen 15 auf die Fondsbörse, 9 auf die Produktenbörse.

Zu dem Vorstande der Produktenbörse treten für die den Handel mit landwirthschaftlichen Produkten betreffenden Angelegenheiten ferner hinzu: 5 Vertreter der Landwirthschaft, 2 Vertreter der Müllerei, die der Minister der Landwirthschaft ernennt.

Der Börsenvorstand beschließt über Zulassung, Ausschließung, übt die Disciplinargewalt, besorgt die amtliche Kursnotirung, überwacht die Vertheilung der Geschäfte unter die Kursmakler.

Die Zulassung ist untersagt Personen weiblichen Geschlechts, Minderjährigen, den in der Verfügung über ihr Vermögen Beschränkten, den wegen Bankerotts Verurtheilten, den Zahlungsunfähigen. Ausgeschlossen werden diejenigen, welche die Ordnung stören, den Anstand verletzen u. s. w. (auf 3 Tage bis zu 1 Jahr; alternativ 50—1500 Mark Buße).

Außerdem besteht ein Ehrengericht, das aus 5 Mitgliedern des Aeltestenkollegiums gewählt, nebst 1 Syndikus mit berathender Stimme.

Der Antrag auf Zulassung zum Besuche der Börse ist schriftlich

zu stellen und muß von 3 Gewährsmännern, welche seit mindestens 2 Jahren ununterbrochen zum Besuche der Berliner Börse zugelassen sind, unterstützt werden. Der Antrag ist mit Namhaftmachung der Gewährsmänner durch Anschlag zur Kenntniß der Börsenbesucher zu bringen. Darauf entscheidet der Börsenvorstand über den Antrag, nachdem die Gewährsmänner zu Protokoll erklärt haben, daß sie nach sorgfältiger Prüfung den Aufzunehmenden für der Zulassung würdig halten.

Während das Meiste dieser Vorschriften den bisherigen Zustand bestätigt, ist neu darin die Zusammensetzung des Vorstandes der Produktenbörse durch das Recht des Ministers der Landwirthschaft, Vertreter der Landwirthschaft u. s. w. den kaufmännischen Mitgliedern des Vorstandes beizugesellen. Diese neue Bestimmung hat zu einer (zur Zeit schwebenden) Unterbrechung des Besuches der Berliner Produktenbörse geführt, deren Ausgang noch ungewiß ist.

Ein anderes Neues enthält das Börsengesetz in der Einführung der „Staatskommissare" als der Organe der Landesregierung. Ihnen liegt es ob, den Geschäftsverkehr an der Börse und die Befolgung der Gesetze zu überwachen. Sie sind berechtigt, den Berathungen der Börsenorgane beizuwohnen und die Börsenorgane auf hervorgetretene Mißbräuche aufmerksam zu machen. Sie haben über Mängel und deren Abstellung Bericht zu erstatten.

§ 275. Während also die Bedingungen der Zulassung zur Berliner Börse (und vollends den anderen deutschen Börsen) in herkömmlicher Weise auch nach dem neuen Gesetze und der neuen Börsenordnung leicht zu erfüllen sind, haben die oben erwähnten beiden Neuerungen, die Beimischung des landwirthschaftlichen Elements in dem Vorstande der Produktenbörse und der Staatskommissar, das Wesen der deutschen, insbesondere der preußischen Börsenverfassung als einer staatlichen Ordnung vollends klargestellt.

Die erstere dieser beiden Neuerungen, die Ergänzung des Vorstandes der Berliner Produktenbörse, ist formell ein scharfer Eingriff in den berufsständischen Charakter der Produktenbörse, als einer Versammlung von Kaufleuten, durch die Autorität der Staatsregierung, materiell ein Sieg der agrarischen Interessen, welche ihr Mißtrauen gegen den Börsenhandel dadurch zur Geltung gebracht haben.

Die Materialien der Börsenenquêtekommission, welche das Börsengesetz vom 22. Juni 1896 vorbereitet hat, enthalten eine „Uebersicht der abgelehnten oder zurückgezogenen Anträge nebst Abstimmungen". Zu

den abgelehnten Anträgen gehören diejenigen, welche eine Vertretung der landwirthschaftlichen Interessen in dem Vorstande der Produktenbörsen anregten*). Erst in einem späteren Stadium ist es gelungen, die oben erwähnte Bestimmung zur Annahme zu bringen.

Das Urtheil über die Zweckmäßigkeit dieser Bestimmung ist in gewissem Sinne leichtgemacht. Denn der unmittelbare Erfolg derselben ist gewesen, daß die Mitglieder der Produktenbörse darin einen schweren Angriff auf ihre Berufsehre sahen und insgesammt die Börse verließen**).

---

*) In den Sitzungen der Kommission vom 13. und 19. April 1893 stellten Graf Arnim und Genossen den Antrag: „... zu prüfen, ob in den zu erlassenden Börsenordnungen Normativbestimmungen zu treffen sind, wonach in den Vorstand der Produktenbörsen die Hauptgruppen der Börseninteressenten — und zwar der Handel im Allgemeinen, die landwirthschaftlichen Gewerbe und die Müllerei — eine entsprechende Vertretung zu finden haben." (Die Worte erscheinen zum Theil unverändert wieder in dem § 4 des Gesetzes vom 22. Juni 1896.) Dazu bemerkte der Geheime Oberregierungsrath Gamp: „Es sei zwar gewiß richtig, Müllern und Landwirthen den Zutritt zu einer Produktenbörse nicht zu verwehren; diesen Berufsständen aber auch dann eine Vertretung im Vorstand der Produktenbörse zu gewähren, wenn sie nicht als Mitglieder derselben auch zugleich zu den Kosten der Produktenbörse beitrügen, gehe seiner Ansicht nach etwas zu weit." Darauf wurde — an Stelle des abgelehnten Antrags Arnim — am 20. April ein neuer Antrag eingebracht: „Die Börsenvorstände sind gehalten, von zu fassenden Beschlüssen über Einrichtungen, betreffend den Handel mit landwirthschaftlichen Produkten, den Vertretungen der Landwirthschaft und der Müllerei Kenntniß zu geben. Diese Vertretungen sind berechtigt, zu den betreffenden Beschlußsitzungen Delegirte, welchen beschließende Stimme zusteht, zu entsenden." Hiezu bemerkte Thiel, der Vertreter des Ministeriums für Landwirthschaft, daß er zwar für eine berathende Stimme der gewünschten Delegirten stimmen könne, daß ihm aber durch den Antrag die gesammte bisherige Börsenorganisation aufgelöst erscheinen müsse. Desgleichen äußerte sich Gamp gegen den Antrag. Der Antrag wurde mit 8 gegen 8 Stimmen abgelehnt.

**) Als eine der vielen Stimmen über diese und die verwandten Maaßregeln des Börsengesetzes mag hier aus dem Berichte des Vorsteheramtes der Königsberger Kaufmannschaft das Folgende stehen: „Das Börsengesetz stellt ein trauriges Kapitel in der Geschichte der deutschen Wirthschaftspolitik dar. Die Einengung und Fesselung des Börsenverkehrs schädigt die Gesammtheit. Von dem Verbot des börsenmäßigen Terminhandels in Getreide und Mühlenfabrikaten kann man schon auf Grund der bisherigen Erfahrungen sagen, daß die deutsche Landwirthschaft davon den größten Nachtheil hat. Das Börsenterminregister hat sich als ein Schlag ins Wasser erwiesen. Nur verschwindend wenig Kaufleute haben sich dort eintragen lassen, in Königsberg bisher Niemand. Weniger die positiven Vorschriften des Börsengesetzes selbst als die Art seiner Ausführung in Preußen war es, welche in Verbindung mit maaßlosen agrarischen Angriffen den Handelsstand schließlich zu passivem Widerstand veranlaßte. Schon das Verfahren, das in Preußen gegen den Handelsstand beim Erlaß der neuen Börsenordnungen eingeschlagen wurde, mußte diesen verstimmen. Die regierungsseitig

Einen Angriff auf ihre Ehre haben die Börsenkaufleute wohl auch in der Einführung des Terminregisters gesehen und haben in deutlicher Weise den beiden aus ihrer Mitte hervorgegangenen Mitgliedern der Enquêtekommission, welche für das Register gestimmt hatten, ihren Unwillen zu erkennen gegeben. Indessen hiebei hatten sie es in der Hand, auf dem einfachen Wege, den wir kennen gelernt haben, sich dieser entehrenden Maaßregel zu entziehen. Die Art, wie sie sich der Produktenbörse und der neuen Besetzung ihres Vorstandes entzogen haben, ist von größeren Schwierigkeiten umringt und harrt der Lösung.

Wenn aber ein staatlicher Eingriff in die Ordnung irgend eines Erwerbsstandes solche Wirkungen hat, wie diese, so ist das allein ein Beweis, daß er ein Fehlgriff war. In der That haben selbst Anhänger der agrarischen Partei in den Berathungen der Enquêtekommission eine solche Maßregel als zu weitgehend bezeichnet. Und jede durchführbare Maaßregel wird vorher, ehe sie ins Leben tritt, nachzufragen haben, wie weit sie sich verwirklichen läßt.

Was die Einrichtung der Staatskommissare betrifft, so war an diesem Punkte die Gesetzgebung mit größerer Mäßigung vorgegangen. Man knüpfte an Analogien an, welche in Gesetzgebung und Verwaltung, daheim wie im Auslande, sich bewährt hatten.

Insbesondere war es das Fabrikinspektorat (Gewerbeinspektorat),

---

verlangten Aenderungen schienen von dem Mißtrauen eingegeben zu sein, als seien bisher die Getreidenotirungen unrichtig oder unvollständig erfolgt. Jedenfalls stellten sie Bestimmungen auf, welche die Eigenart der einzelnen Börsen nicht berücksichtigten und von den meisten derselben als unausführbar erklärt wurden. Bei der besonderen Art des Getreideverkehrs an der Königsberger Börse sind sie allerdings schließlich wohl durchführbar, nachdem es uns gelungen war, ihre entsprechende Milderung zu erlangen. Hauptsächlich aber war es die angeordnete Zuziehung von Vertretern der Landwirthschaft bei der Verwaltung der Produktenbörsen, welche den vollberechtigten und tiefgehendsten Widerspruch des Handelsstandes hervorrief. Was will das Börsengesetz mit seinen vielfach belästigenden Bestimmungen, was die Ueberwachung der Börsen durch Staatskommissäre besagen gegen diese zwangsweise Mitwirkung von Vertretern der Landwirthschaftskammern an der Börsenverwaltung?! Es ist wohl kaum dagewesen, daß eine Vereinigung ausschließlich von Angehörigen des kaufmännischen Berufs, die keines Unrechts sich bewußt ist, gezwungen werden soll, zu der Verwaltung ausschließlich ihrer Angelegenheiten Vertreter eines anderen Berufsstandes hinzuzuziehen. Dem gesammten deutschen Handelsstand ist durch den passiven Widerstand, den die Börsen diesen Bestimmungen entgegengesetzt haben, ein nicht zu unterschätzender Dienst geleistet worden. Es wurde dadurch der Beweis geliefert, daß allenfalls wohl der Handelsstand selbst, nicht aber die Landwirthschaft die gerade ihr so segensreichen Produktenbörsen und ihre amtlichen Notirungen entbehren kann."

welches zur Ueberwachung derjenigen Maaßregeln eingerichtet ist, die durch die Arbeiterschutzgesetzgebung vorgeschrieben sind. Eine ständige staatliche Aufsicht, die als unentbehrlich erkannt worden ist neben den Organen der Selbstverwaltung bei deren Neigung zu übergroßer Nachsicht gegen die Berufsgenossen. Etwas Aehnliches hat man für die Börsenverfassung schaffen wollen; die Mehrheit der Enquêtekommission hatte es befürwortet*). Eine gesetzliche Neuerung derart bedeutete keinen Eingriff, der den Bestand der Börse selber in Frage stellte. Die Erfahrung hat das bestätigt. Die Gefahr ist bei diesem Institut, wie bei dem Börsenregister, vielmehr die, daß es zu unschädlich bleibt als das Gegentheil.

Es wird darauf ankommen, daß durch Sachkenntniß und taktvolles Benehmen die mit dem neuen Amte betrauten Persönlichkeiten allmälig eine Wirksamkeit entfalten, welche in den ersten Jahren davon überhaupt nicht zu erwarten ist.

---

*) In den „Statistischen Anlagen" zu den Materialien der Börsenenquêtekommission (S. 358 ff.) findet sich eine „Statistik der Börsenbesucher für die wichtigeren Börsen sowie der daselbst verhängten Ausschließungen vom Börsenbesuch" (bearbeitet vom Gerichtsassessor Endemann). Es sind wesentlich die acht deutschen Börsen und die Börse von Wien, über welche darin nähere Daten, zumal über die Ausschließungen, mitgetheilt sind. An der Berliner Börse wurden danach Anträge auf Ausschließung gestellt:

1889	125
1890	174
1891	180
1892	237

Daraufhin erfolgten Verurtheilungen:

1889	23
1890	33
1891	41
1892	51

Die große Mehrzahl der Strafen waren Ausschließungen auf 3—14 Tage für Erregung von Lärm u. dgl., auf 3 Monate für Zahlungsunfähigkeit.

Die Hamburger Handelskammer schätzt für 1892 die Zahl der Börsenbesucher an belebten Geschäftstagen auf reichlich 5000—6000. Im selben Jahre sind „wegen Unfugs" 4 Börsenbesucher für 3—6 Tage von der Börse verwiesen worden.

VI. Die Börsenhändler.

§ 276. Die berufsmäßigen Gruppen innerhalb der Gesammtheit der Börsenkaufleute sind: Eigenhändler, Makler, Kommissionäre.

Eine statistische Würdigung dieser Gruppen ist nach den vorhandenen Ermittelungen nicht möglich. Und eine für diesen Zweck herzustellende Statistik würde auf Schwierigkeiten stoßen, weil sich diese Gruppen thatsächlich in einander vermischen. Eine sehr intensive Kenntniß der Persönlichkeiten möchte etwa, unter Verzicht auf Genauigkeit, eine zahlenmäßige Unterscheidung vorzunehmen im Stande sein, wobei man sich meist begnügen müßte, die vorwaltende Richtung der Börsengeschäfte jedes Börsenmannes zur Norm zu nehmen.

Die Statistik der Börsenenquêtekommission über den Besuch der Börsen giebt fast gar keine Unterscheidungen der Art, wie sie hier verlangt wird. Für Berlin*) sind die „vereideten Makler" besonders gezählt (1882: 110; 1892: 94); für die anderen Börsen auch diese nicht einmal, die es übrigens in Hamburg und Bremen, wie wir wissen, nicht mehr gab.

Ein anderer statistischer Ausweis, der sich in derselben Publikation befindet**), geht etwas mehr ins Detail, giebt uns aber auch keine genügende Antwort auf unsere Fragen.

Es ist die „Uebersicht über die Einwohnerzahl der Stadt Berlin, die Zahl der am Börsengeschäfte selbständig betheiligten Berliner Firmen, bezw. Personen, sowie der im amtlichen Kurszettel der Berliner Börse notirten Gattungen von Effekten und ähnlichen Papieren in den Jahren 1870—1893".

Diese Uebersicht giebt die Zahl der „Bank- und Kommissionsfirmen einschließlich unvereideter Fondsmakler" auf 367 für 1870, auf 905 für 1893 an; die Zahl der vereideten Fondsmakler auf 37 für 1870, auf 74 für 1893; die Zahl der „Getreidefirmen einschließlich unvereideter Makler" auf 144 für 1870, auf 329 für 1893; endlich die Zahl der vereideten Produktenmakler auf 35 für 1870, auf 30 für 1893.

Es ist daraus nur so viel zu entnehmen, daß die Zahl der Firmen

*) Vgl. Statistische Anlagen S. 385.

**) Vgl. Statistische Anlagen S. 396 (vom Gerichtsassessor Eschenbach).

(einschließlich der unvereideten Makler) sowohl im Fonds- wie im Getreidehandel sich ungefähr im selben Verhältnisse wie die Bevölkerung vermehrt hat (1870: 763184, 1893: 1656708; zu letzterer Zahl kämen etwa 300000 für die Vorstädte hinzu), während die Gesammtzahl der im amtlichen Kurszettel der Berliner Börse notirten Effekten in derselben Zeit von 358 auf 1225 gestiegen ist.

Der Charakter der Börsenhändler im Sinne unserer Unterscheidung ist daraus nur zu einem geringen Theile zu entnehmen.

§ 277. Das wesentliche Interesse haftet aber an der von uns vorangestellten Unterscheidung.

Die Eigenhändler der Börse reichen mit ihren Geschäften regelmäßig nicht über den Kreis der Börse oder der Börsen hinaus. Sie bleiben in dem Bereich der Börsengeschäftsleute, ob an demselben Orte oder auswärts. Das Interesse ihres Verhältnisses zur Volkswirthschaft, zur Gesellschaft koncentrirt sich auf die Frage der allgemeinen Funktion des Börsenhandels für den Kapitalienverkehr, für die Preisbildung, für die Einkommensvertheilung. Ihre unmittelbare Berührung mit den anderen Schichten der Gesellschaft hängt von der Möglichkeit ab, daß diese sich selber zu Börsenhändlern machen, und über diese Möglichkeit hat eine zweckmäßige Börsenverfassung zu entscheiden.

Kommissionäre dagegen reichen selber in die außenstehenden Kreise der Bevölkerung hinein. Zum Theil ist es ihr besonderer Beruf, die Vermittlung zwischen Börsenleuten und Börsenfremden herzustellen. Es ergeben sich daraus eigenthümliche Probleme für ihre Stellung.

Die Makler sind in der „modernen Börse" immer mehr eine Mischlingsart geworden, aus den Elementen des alten Maklerthums, des Eigenhändlers, des Kommissionärs zusammengesetzt. Das hauptsächliche Interesse, das sich an diese Gruppe knüpft, ist: trotz des Mischlingscharakters solche Leistungen von ihr zu verlangen, welche dem alten Maklerthum eigen waren.

Die Eigenhändler selber zerfallen in verschiedene Klassen. Im Effektenhandel sind es die Emissionshäuser, welche die Börse mit dem Material neuer Werthpapiere versorgen, im Waarenhandel die Importhäuser, welche Zufuhren von außen heranbringen, oder die Exporthäuser, welche die effektive Waare des Börsenhandels weiter fortführen. Hiemit berühren sich die Geschäfte der Arbitrage, deren Aufgabe es ist, die Preisverschiedenheiten zwischen verschiedenen Börsen-

plätzen auszugleichen, indem sie von den vorhandenem Differenzen Gewinn ziehen (Werthpapiere, ausländische Wechsel, Papiergeldvaluta, Waaren). Es gehört ferner dazu das Reportgeschäft, dessen Wesen in der Kapitalanlage vermittelst Prolongation von Termingeschäften auf kommende Termine beruht.

§ 278. Zur Gruppe der Eigenhändler der Börse gehört dann endlich diejenige Klasse, welche oft irrthümlich als die einzige, mit Recht als die am meisten charakteristische angesehen wird — die Klasse der Spekulanten.

Sie selber aber scheidet sich, zumal auf den Börsen des Festlandes mit der sie begünstigenden Verfassung, nach Qualität der Persönlichkeit und des Kredites, zumal nach der Größe des Vermögens, in mannigfaltige Stufen.

Ueber die wirklichen Zustände, über die großen und die kleinen Existenzen, über Erfolge und Mißerfolge, über Gründe und Aussichten des Erfolges, fehlt zur Zeit noch jede weitere Kenntniß, außer sehr unbestimmten Meinungsäußerungen erfahrener Leute der Börse selber.

Die deutsche Börsenenquêtekommission von 1892/93, deren Ergebnisse wir des öfteren erwähnt haben, hat diese Thatsachen kaum gestreift, schon deshalb nicht, weil in ihrem Fragebogen, der auf bestimmte Beschwerden und deren Abhülfe gerichtet war, davon nichts stand.

Die kleinen Spekulantenexistenzen sind das Aergerniß der Börse selber, die großen Spekulanten werden durch ihre Erfolge diejenigen, welche nach außen hin am meisten die Aufmerksamkeit auf die Erfolge der Börse lenken und die Frage nach der Gerechtigkeit der Gewinne der öffentlichen Meinung nahe legen. In der That sind diese Erscheinungen wohl die auffallendsten Beispiele spekulativer Erfolge in dem heutigen System der Konkurrenz und der Privatwirthschaften.

Die Wissenschaft kann erst auf dem Boden von Thatsachen reden, die heute noch fehlen. Allenfalls kann sie Parallelen ziehen zu den sonst bestehenden Einrichtungen, welche berufen sind, derartige Gewinne mit dem öffentlichen Gewissen auszusöhnen — nämlich zu der Besteuerung aleatorischer Vermögensbereicherungen (wie ich es gelegentlich versucht habe*). Die gemeinhin sogenannten „Börsensteuern" erfüllen solchen Zweck entweder gar nicht oder nur in sehr unzureichender Weise. Die

*) Ein Wort zur Börsensteuer, Conrad's Jahrbücher. Bd. XLIV. 1885. Ueber das Börsenspiel, Schmoller's Jahrbuch. 1895.

letzteren, als Steuern auf den Umsatz, treffen vorbei, treffen meist ganz andere Personen, als sie treffen möchten; nur eine Personalsteuer kann einigermaaßen ausgiebig und zutreffend diejenigen Persönlichkeiten fassen, welche gemeint sind.

Nach innen hin, vom Standpunkte der Börse gesprochen, liegt die Aufgabe in der Richtung einer entwickelten Börsenverfassung und dürfte in den Spuren der Gewohnheiten, welche in abergläubischer Besorgniß vor dem „Privilegium der Wohlhabenden" zurückscheuen, schwer zu finden sein.

Einzelne technische Maaßregeln des Börsengeschäftswesens, wie die amerikanische Sitte der „Margins" (Einschüsse) oder die Liquidationskassen, haben sich uns bereits als zweischneidige Mittel dargestellt, die für den soliden Charakter der Börsenhändler ebenso viel Gefahren wie Bürgschaften enthalten.

§ 279. Es ist eine eigenthümliche Schwierigkeit, daß sich mit diesem Spekulantenthum der Börse das Maklerthum unwiderstehlich vermischt hat, zum Theil auch das Kommissionsgeschäft, während doch beide ihrem Sinne nach davon getrennt sein sollten.

Zunächst das Maklerthum.

Die täglichen Umsätze von Werthpapieren und Waaren auf den großen Börsen werden zum erheblichen Theil für Rechnung der außen Stehenden abgeschlossen. Der Ausweis über den Preis (Kurs) dieser Umsätze hat daher ein weit über den Bereich der Börse hinausgehendes Interesse, und es bedarf einer öffentlichen Fürsorge für die amtliche Preisfeststellung. Der Produktenhandel in den Provinzen legt die Preisnotirungen der großen Börsen seinen Abschlüssen zu Grunde.

Obwohl nun formell Börsenkommissare die Instanz dafür bilden, sind es doch die Angaben der Makler (Geschäftsvermittler), auf denen die Preisfeststellung beruht. Hier liegt es nahe, die Mitwirkung eigens dazu bestellter Makler zu fordern, wie andererseits gerade das vorhandene Institut solcher bestellter Makler durch den modernen Börsenverkehr immer mehr zersetzt worden ist. Die uns bekannte Vorschrift des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches ist mit dem Zustande des Börsenverkehrs in Widerspruch gerathen. Der heutige Makler behauptet, er könne ein wirksamer Vermittler für die Börsengeschäfte nur dadurch sein, daß er bereit sei, selber als Käufer und Verkäufer jeden Augenblick einzuspringen. Ohne durch eine rechtliche Schranke beengt zu sein, ist diese Praxis die herrschende geworden in der Hand der nicht amtlich bestellten,

nicht vereideten, freien Geschäftsvermittler. Es ist um dieses Konfliktes willen geschehen, daß man in Hamburg das Institut der vereideten Makler aufgehoben hat (vgl. oben § 180).

An anderen Börsen, so namentlich an der Berliner, hat man äußerlich daran festgehalten, während allseitig bezeugt wird, daß die gewissenhafte Erfüllung jener Pflicht der vereidigten Makler sich nicht vereinigen lasse mit den heutigen Anforderungen des Börsengeschäftslebens. Fällt aber die Verpflichtung zur Nichtbetheiligung an Kauf und Verkauf fort, so entsteht die Frage, ob ein solcher Makler noch dasjenige Maaß von Objektivität besitzt, um als zuverlässiges Organ für die Preisfeststellung gebraucht werden zu können.

Der Ausweg, den die Enquêtekommission vorschlug, lag darin, daß einmal die Zahl und Aufsicht der Börsenkommissare verschärft, die Zahl der zu notirenden Werthpapiere vermindert, der rechtlich und der thatsächlich bestehende Zustand der Makler dahin geändert wird, daß ihre eigenen Geschäfte insoweit gestattet werden sollen, als zur Ausführung der ihnen ertheilten Aufträge nothwendig erscheint. Um Maaßregeln der Abhülfe gegen Verletzungen dieser Vorschrift in der Hand zu haben, will man künftig die Makler nur auf begrenzte Frist anstellen (unter dem Namen „Kursmakler" statt, wie bisher, „vereidete Makler").

Im Sinne dieser Vorschläge sind die Bestimmungen des Gesetzes vom 22. Juni 1896 (§§ 29—35) gehalten. Insbesondere schreibt § 32 vor: „Die Kursmakler dürfen in den Geschäftszweigen, für welche sie bei der amtlichen Feststellung des Börsenpreises mitwirken, nur insoweit für eigene Rechnung Handelsgeschäfte schließen oder eine Bürgschaft für die von ihnen vermittelten Geschäfte übernehmen, als dies zur Ausführung der ihnen ertheilten Aufträge nöthig ist; die Landesregierung bestimmt, in welcher Weise die Beobachtung dieser Vorschrift zu überwachen ist."

Die daraufhin erlassene „Maklerordnung für die Kursmakler an der Berliner Börse" vom 4. December 1896 organisirt eine Vertretung der Kursmakler in einer „Maklerkammer", die aus ihrer Mitte in der Zahl von elf Vertretern gewählt ist. Der Staatskommissar und die Maklerkammer, denen überhaupt die Ueberwachung der Kursmakler obliegt, sind im Besonderen jederzeit befugt (§ 27), „in die Hand- und Tagebücher der Kursmakler Einsicht zu nehmen, um die Beobachtung der Vorschriften des § 32 des Börsengesetzes zu überwachen". Sie haben zu diesem Zweck (§ 24) täglich in ihrem Tagebuch derartige Geschäfte vor Vollzug der Unterschrift zusammenzustellen.

§ 280. Die Kommissionäre haben den Geschäftsverkehr zwischen der Börse und den außenstehenden Auftraggebern zu vermitteln. Soweit diese Außenstehenden Geschäftsleute anderer Zweige sind, entsteht hier kaum ein anderes Problem, als wir es an dem Wesen des Kommissionsgeschäfts überhaupt kennen gelernt haben (vgl. oben § 177).

Das eigenthümliche Interesse in diesem Falle hängt sich an die Thatsache, daß zum großen Theile der Kommissionär der Vermittler zwischen den Börsenfremden (outsiders) und der Börse ist, daß er je nach Umständen und Persönlichkeiten der Berather, Warner, Verführer, Betrüger ist. Es giebt keine Instanz, welche für die Ziele, die wir der Differenzirung der Kapitalanlagen (vgl. oben §§ 243—244) gesteckt haben, zwischen kundigen und unkundigen, zwischen großen, mittleren, kleinen Kapitalisten gesteckt haben, so viel Gutes und so viel Uebles wirken kann wie der Kommissionär. An dieser Instanz vor allem hängt die Hoffnung, hängt die Gefahr für die Art, wie sich die weiteren Kreise der Bevölkerung der Börse gegenüber verhalten.

Dieser Erkenntniß ist die uns im Obigen bekannt gewordene Strafbestimmung des deutschen Börsengesetzes vom 22. Juni 1896 entsprungen, welche die Ausbeutung von Unerfahrenheit und Leichtsinn bedroht; aus ihr die verwandte Bestimmung (§ 79), welche den Kommissionär mit Gefängniß bestraft, der, um sich oder einem Dritten einen Vermögensvortheil zu verschaffen, das Vermögen des Kommittenten dadurch schädigt, daß er hinsichtlich eines abzuschließenden Geschäfts wider besseres Wissen unrichtigen Rath ertheilt.

Aus derselben Erkenntniß sind die disciplinarischen Maaßregeln erwachsen, welche nach dem neuen Gesetze den Ehrengerichten der deutschen Börsen zugemuthet werden; aus ihr jene Vorschrift der Londoner Stock Exchange, welche ihren Mitgliedern untersagt, ihre Dienste dem Publikum öffentlich anzubieten.

Eine besondere Schwierigkeit hängt mit der Entwicklung des deutschen Bankgewerbes zusammen, und zwar mit dem Mangel an Arbeitstheilung in demselben. Im Gegensatze zu dem uns bekannten eingeschränkten Sinne des englischen Sprachgebrauchs versteht man unter „Bankier" und „Bankgeschäft" in Deutschland alles Mögliche: Emissionsinstitute, Unternehmungen zur Vermittlung von Einkauf und Verkauf von Werthpapieren haben diesen Namen ebenso gut wie Zettelbanken und Depositenbanken. Sie haben den Namen, weil sie in der That diese verschiedenen Geschäftszweige mit einander vermengen und alle mit einander treiben.

Die Verbindung des Kommissionshandels mit dem Eigenhandel ist in Deutschland, zumal im Werthpapierhandel, so herkömmlich, daß schon das Allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch das Recht des „Selbsteintritts" statuirt.

§ 281. Die neue Redaktion des deutschen Handelsgesetzbuchs bestimmt wesentlich wie die alte (§ 400): „Die Kommission zum Einkauf oder zum Verkauf von Waaren, die einen Börsen- oder Marktpreis haben, sowie von Werthpapieren, bei denen ein Börsen- oder Marktpreis amtlich festgestellt wird, kann, wenn der Kommittent nicht ein Anderes bestimmt hat, von dem Kommissionär dadurch ausgeführt werden, daß er das Gut, welches er einkaufen soll, selbst als Verkäufer liefert, oder das Gut, welches er verkaufen soll, selbst als Käufer übernimmt."

Angesichts dieses thatsächlichen Zustandes erschienen der neuesten Gesetzgebung*) keine anderen Maaßregeln zulässig als solche, welche eine etwas schärfere privatrechtliche Verantwortlichkeit des Kommissionärs herbeiführen sollen, um die Rechtlichkeit zu befestigen, die ohne Zweifel durch die übliche Doppelstellung als Eigenhändler und als Kommissionär in Versuchung gebracht wird.

Den „Kursmaklern" ähnlich sollten, nach den Vorschlägen der Börsenenquêtekommission, die Kommissionäre verpflichtet werden, ein besonderes Tagebuch zu führen, in welches die einzelnen Aufträge und die behufs Ausführung derselben abgeschlossenen Geschäfte mit Angabe des Preises und des dritten Kontrahenten einzutragen wären. Aus diesem Buche hätte ersehen werden können, welche Geschäfte für Rechnung der Auftraggeber abgeschlossen sind, welche Geschäfte durch Kompensation mit anderen Aufträgen erledigt sind, zu welchem Preise bei den einzelnen Geschäften der Selbsteintritt stattgefunden hat. Die Vorlegung dieses Tagebuches hätte der Auftraggeber als Beweismittel im Falle eines Rechtsstreites verlangen dürfen.

Das Gesetz hat diesen Vorschlag nicht in sich aufgenommen. Und doch hat hiemit die vorberatende Enquêtekommission wenigstens etwas in der Richtung thun wollen, in welcher angesichts der thatsächlichen Zustände des deutschen Bankgewerbes weiter zu gehen sie Bedenken

*) Im Wesentlichen stimmen die §§ 400 ff. des neuen Handelsgesetzbuches und die §§ 71—74 des Börsengesetzes, meist auch wörtlich, überein. Außerdem gehören hieher die Vorschriften des Reichsgesetzes, betreffend die Pflichten der Kaufleute bei Aufbewahrung fremder Werthpapiere von 1896.

trug — in der Richtung der in England bestehenden Trennung der Geschäftszweige des Eigenhandels und des Kommissionshandels mit Werthpapieren.

Im Sinne dieses Vorschlags hätte die Gesetzgebung den Kommissionär nöthigen sollen, sich täglich Selbstzeugnisse auszustellen über das Verhältniß der beiden Hälften seines Geschäftsbetriebes — Selbstzeugnisse, die er bereit sein sollte, als Beweismittel vor Gericht vorzulegen. Und das Ziel dieser Maaßregel wäre gewesen, auf eine Einschränkung jener mißbräuchlichen Vermischung von eigenen Spekulationen und der Ausführung fremder Aufträge hinzuwirken.

Sechstes Kapitel.

Der internationale Handel und die Handelspolitik.

Literatur (neben der zum ersten Kapitel angeführten historischen Literatur). Adam Smith, Inquiry into the nature and causes of the wealth of nations (1776) 11. edition, by William Playfair. 1805. Book IV „of systems of political economy". The works of David Ricardo, with a notice of the life and writings of the author, by J. R. Macculloch. London 1846: Principles of Political Economy and Taxation (1817). 3. edition. London 1821; chap. VII: „on foreign trade". (David Ricardo's Grundgesetze der Volkswirthschaft und Besteuerung. Aus dem Englischen übersetzt von Dr. Edw. Baumstark. Leipzig 1837. 1838. 1. Band: Uebersetzung; 2. Band: Volkswirthschaftliche Erläuterungen vorzuglich über David Ricardo's System). John Stuart Mill, Principles of political Economy, with some of their applications to social philosophy (1848). People's edition. London 1865. Friedrich List, Das nationale System der politischen Oekonomie. Erster Band. Der internationale Handel, die Handelspolitik und der deutsche Zollverein. Stuttgart und Tübingen 1841 (7. Auflage, mit einer historischen und kritischen Einleitung von K. Th. Eheberg. Stuttgart 1883). Friedrich List's gesammelte Schriften, herausgegeben von Ludwig Häußer. 2 Theile. Stuttgart und Tübingen 1850. Karl Heinrich Bruggemann, Dr. List's Nationales System der politischen Oekonomie, kritisch beleuchtet und mit einer Begründung des gegenwärtigen Standpunktes dieser Wissenschaft begleitet. Berlin 1842.

Wilhelm Stieda, Revaler Zollbücher und -Quittungen des 14. Jahrhunderts (Hansische Geschichtsquellen, herausgegeben vom Verein für hansische Geschichte). Halle 1887. Gustav Schmoller, Die Handelssperre zwischen Brandenburg und Pommern im Jahre 1562. Zeitschrift für preußische Geschichte und Landeskunde. 1882. Richard Faber, Die Entstehung des Agrarschutzes in England. Abhandlungen aus dem staatswissenschaftlichen Seminar zu Straßburg. Heft V. Straßburg 1888.

Pierre Clément, Histoire du Système protecteur en France, depuis le ministère de Colbert jusqu'à la revolution de 1848. Paris 1854. Michel

Chevalier, Examen du système commercial connu sous le nom protecteur, 2. édition. Paris 1852. Wilhelm Lexis, Die französischen Ausfuhrprämien im Zusammenhange mit der Tarifgeschichte und Handelsentwicklung Frankreichs seit der Revolution. Bonn 1870. Amé, Etude sur les Tarifs de douane et sur les Traités de commerce. Paris 1876.

Richelot, Histoire de la réforme commerciale en Angleterre. Paris 1853. Léon Faucher, Etudes sur l'Angleterre. 2 tomes 1845. Historique du Traité de Commerce de 1860 et des Conventions complémentaires. Bruxelles 1861.

Johannes Falke, Die Geschichte des deutschen Zollwesens, von seiner Entstehung bis zum Abschluß des deutschen Zollvereins. Leipzig 1869. C. F. Nebenius, Der deutsche Zollverein, sein System und seine Zukunft. Karlsruhe 1835. Karl Junghans, Der Fortschritt des Zollvereins. Leipzig 1848. Alfred Zimmermann, Geschichte der preußisch-deutschen Handelspolitik, aktenmäßig dargestellt. Oldenburg und Leipzig 1892. C. F. Wurm, Zur Geschichte des deutschen Zollvereins. Jena 1841. John Bowring, Bericht über den deutschen Zollverband an Lord Viscount Palmerston. London 1840. Aus dem Englischen übersetzt von Dr. F. G. Buck. Berlin 1840. v. Festenberg-Pakisch, Geschichte des Zollvereins. 1869. Gustav Fischer, Ueber das Wesen und die Bedingungen eines Zollvereins. Hildebrand's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. 2, 7, 8 (1864 ff.). C. Kröfel, Das preußisch-deutsche Zolltarifsystem in seiner historischen Entwicklung seit 1818 (Supplement zu den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. 1881). W. Weber, Der deutsche Zollverein. 1872. Alex. v. Matlekovits, Die Zollpolitik der österreichisch-ungarischen Monarchie von 1850 bis zur Gegenwart. 1877. Karl Mamroth, Die Entwicklung der österreichisch-deutschen Handelsbeziehungen vom Entstehen der Zolleinigungsbestrebungen bis zum Ende der ausschließlichen Zollbegünstigungen (1849—1865). Berlin 1887 (Dissertation). Ad. Beer, Die österreichische Handelspolitik im 19. Jahrhundert. Wien 1890. M. Schraut, System der Handelsverträge und der Meistbegünstigung. Leipzig 1884. Franz Stromeyer, Die Folgen der Aufhebung der englischen Korngesetze für Deutschland und die deutsche Industrie. Stuttgart 1846. John Prince-Smith, Gesammelte Schriften. Bd. II. 1871. Taussig, Protection to young industries as applied in the United States. Cambridge, Mass. 1883. T. H. Farrer, Free Trade versus Fair Trade. London 1882. Alexander Peez, Zur neuesten Handelspolitik. 7 Abhandlungen. Wien 1895. Johann v. Bazant, Die Handelspolitik Oesterreich-Ungarns 1875—1892 in ihrem Verhältniß zum Deutschen Reiche und zu dem westlichen Europa. Leipzig 1894. Alexander v. Matlekovits, Die Zollpolitik der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Deutschen Reiches seit 1868, und deren nächste Zukunft. Leipzig 1891.

Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. 49, 50, 51, 57. Die Handelspolitik der wichtigeren Kulturstaaten in den letzten Jahrzehnten (Nordamerikas, Italiens, Oesterreichs, Belgiens, der Niederlande, Dänemarks, Schwedens und Norwegens, Rußlands, der Schweiz, Großbritanniens, der Balkanstaaten, Spaniens, Frankreichs, des Deutschen Reiches nebst der deutschen Handelsstatistik von 1880—1890). Leipzig 1892. 1893. Hierunter besonders C. J. Fuchs, Die Handelspolitik Englands und seiner Kolonien in den letzten Jahrzehnten. W. Lotz, Die Ideen der deutschen Handelspolitik von 1860—1891. Richmond

Mayo-Smith and Edwin R. A. Seligman, The Commercial Policy of the United States of America.

W. Lexis, Handel, Schönberg's Handbuch der politischen Oekonomie. 3. Aufl. 1891. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, die Artikel: Einfuhrverbote, Einfuhrzölle, Handelspolitik, von Lexis; ferner: Handelspolitik, Handelsstatistik, im 1. Supplementband zum Handwörterbuch, von Lexis (1895); ferner die Artikel: Ausfuhrzölle, Ausfuhrprämien, Differentialzölle, Durchfuhrzölle, Schutzsystem, Baumwolle, Eisen, Getreide, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amt. 18. Jahrg. 1897. Statistical Abstract for the United Kingdom for each of the last fifteen years from 1881 to 1895. 43. Number. London 1896. Statistical Abstract of the United States 1896. Nineteenth Number. Washington 1897.

I. Das Wesen der Handelspolitik (äußeren Handelspolitik).

§ 282. Wenn wir von der „Handelspolitik" reden, so liegt hier einer der uns bekannten Fälle vor, da der Sprachgebrauch des täglichen Lebens, insbesondere der amtliche Sprachgebrauch des Staatslebens, eine unwiderstehliche Gewalt über die wissenschaftliche Bezeichnung ausübt.

Man versteht unter „Handelspolitik" hier wie dort die äußere (auswärtige) Handelspolitik, obwohl sich nicht bestreiten läßt, daß die Logik verlangt, in derselben Weise von der Handelspolitik wie von der Gewerbepolitik und Landwirthschaftspolitik zu reden, woher die Handelspolitik ebensowohl den inneren Handel wie den äußeren Handel zum Gegenstande haben sollte.

Indem wir uns dem herrschenden Gebrauche unterwerfen, thun wir es mit der Ueberzeugung, daß der Vorrang der Bedeutung, welcher dadurch der äußeren Handelspolitik eingeräumt wird, als der Handelspolitik **im engeren Sinne**, ein begründeter ist.

Zunächst ein äußerlich begründeter. K. H. Rau*) bereits definirt „Handelspolitik" als „den Theil der Volkswirthschaftspolitik, welcher die Regeln der Handelspflege entwickelt". Ohne jeden Erfolg in dem Sprachgebrauch des Staatslebens und der meisten Lehrer der Wissenschaft**).

*) Lehrbuch der politischen Oekonomie. 2. Bd.: Grundsätze der Volkswirthschaftspolitik (5. Aufl. 1862). § 273.

**) Die im Eingange dieses Kapitels angeführte Publikation des „Vereins für Socialpolitik" führt den Titel „Die Handelspolitik der wichtigeren Kulturstaaten", der diesen engeren Sinn als den selbstverständlichen hat.

Dann und namentlich ein innerlich begründeter. Und zwar darin begründet, daß in der Handelspolitik i. e. S. sich die Staatsgewalt in ihrer eigenthümlichen Bedeutung gegenüber anderen Staaten zeigt, daß hier das Wort „Politik" den stärkeren Sinn hat, welcher sich an die Machtentfaltung des Staates knüpft, nicht an jede beliebige Bethätigung der Wohlfahrtspflege. Dieser kräftigere Inhalt hat sich den Vorrang durch lange Jahre errungen und er mag ihm bleiben.

Es ist dagegen *nicht*, wie gelegentlich bemerkt worden ist, eine Eigenthümlichkeit der äußeren Handelspolitik, daß sie in Gegensatz zu treten habe zu den Wünschen des Handels, welche immer darauf gerichtet seien, billig zu kaufen und theuer zu verkaufen. Auch in der *inneren* Handelspolitik tritt die Staatsgewalt den Wünschen des Handels entgegen, wofür namentlich die neueste Gesetzgebung des Deutschen Reiches, wie wir im letzten Kapitel gesehen haben, hervorragende Beispiele liefert. Ja, noch mehr. Hier ist die Regierung und die Gesetzgebung — und zwar gerade in der Gegenwart — in die Mitte widersprechender Wünsche der verschiedenen Gruppen der Handelsleute gestellt, wie kaum je in der äußeren Handelspolitik.

§ 283. Die Bedeutung der äußeren Handelspolitik (oder der Handelspolitik i. e. S.) ergiebt sich aus der Geschichte der Wirthschaftspolitik und aus der Geschichte unserer Wissenschaft selber.

In dem vierten Buche seines Werkes über „Natur und Ursachen des Volkswohlstandes" erörtert *Adam Smith* die „Systeme der politischen Oekonomie". Welches sind diese Systeme? Er unterscheidet das Handelssystem (system of commerce) und das Ackerbausystem (system of agriculture). Von dem letzteren, nämlich demjenigen System, welches den Bodenertrag als die einzige Quelle des Volkswohlstandes darstelle, sagt er, dasselbe existire zur Zeit nur in den Spekulationen einiger weniger Gelehrter in Frankreich und werde wahrscheinlich niemals in irgend einem Theile der Welt Schaden anrichten. Dem Handelssystem dagegen widmet er eine ausgedehnte Betrachtung, weil es das in der Wirklichkeit des Staatslebens geltende System und sozumal in England das „moderne System" sei.

Seine Kritik des „Handelssystems" („Merkantilsystems"), dem er zuerst den Namen gegeben hat, ist in der That die Kritik derjenigen Wirthschaftspolitik der europäischen Staaten, welche im 17. und 18. Jahrhundert die herrschende gewesen ist. Ueber die einseitige Betonung der äußeren Handelspolitik durch dieses System wird man andere Ansichten

haben können als Adam Smith; die Thatsache ihrer voranstehenden Bedeutung in diesem System läßt sich nicht bestreiten.

Was war der Inhalt des Handelssystems? Adam Smith*) führt ihn auf die irrthümliche Vorstellung zurück, daß der Volkswohlstand in Gold und Silber bestehe, daß daher solche Länder, welche selber nicht Gold und Silber in ausreichender Menge hervorbringen, dieselben einzutauschen haben vermittelst des auswärtigen Handels mit Waaren, die auf dem Weltmarkte begehrt werden. Es sei aber die Einfuhr von Gold und Silber nicht der hauptsächliche, viel weniger der einzige Vortheil, den eine Nation von ihrem auswärtigen Handel zieht. Der Hauptvortheil bestände darin, daß der Ueberschuß der heimischen Produkte, für den zu Hause keine Nachfrage ist, hinausgeführt und dafür etwas hereingebracht wird, wofür Nachfrage vorhanden ist. Der Handel verleihe so Werth dem Ueberflüssigen, indem er dafür eintauscht, was einen Theil der Bedürfnisse befriedigt und die Genüsse vermehrt. Die Enge des heimischen Marktes hindere — dank dem äußeren Handel — nicht die Entwicklung der Arbeitstheilung in irgend einem besonderen Zweige der Gewerbe zur höchsten Vollkommenheit. Durch Eröffnung eines ausgedehnteren Marktes spornt der Handel ein Volk an, seine produktiven Kräfte zu verbessern und dadurch seine jährlichen Erzeugnisse auf das höchste zu steigern, hiemit aber das wirkliche Einkommen und Vermögen der Gesammtheit zu vergrößern.

Wenn neben solchen Vortheilen des äußeren Handels Adam Smith die Einfuhr von Gold und Silber in Länder, welche diese Edelmetalle selbst nicht produciren, als eine nur geringfügige Leistung bezeichnet, jene Vortheile also der Tendenz des „Handelssystems" — wie er sie darstellt — entgegensetzt, so bleibt über diesem Gegensatze als gemeinsame Ansicht übrig die Bedeutung, welche sowohl von den Vertretern des „Handelssystems" wie von Adam Smith dem äußeren Handel beigelegt wird.

§ 284. Was war aber der wirkliche Inhalt des von Ad. Smith sogenannten Handelssystems?

Adam Smith erklärt am Ende seiner Darstellung des Handelssystems**): Die Konsumtion ist der einzige Zweck der Produktion, und das Interesse des Producenten sollte nur insofern beachtet werden, als es nothwendig ist zur Beförderung des Interesses des Konsumenten. Diese

*) Book IV chap. 1.

**) Book IV chap. 8 (ed. Playfair vol. II p. 559 f.).

Maxime ist so vollkommen selbstverständlich, daß es abgeschmackt wäre, sie beweisen zu wollen. Aber in dem Handelssystem ist das Interesse des Konsumenten fast beständig dem Interesse des Producenten geopfert; und dieses System scheint die Produktion, nicht die Konsumtion, als das letzte Ziel aller Gewerbe anzusehen. Bei den Einschränkungen des Imports aller ausländischen Waaren, welche mit den heimischen Erzeugnissen in Konkurrenz treten können, wird das Interesse des heimischen Konsumenten offenbar dem Interesse des Producenten geopfert. Es geschieht ganz und gar zum Vortheil des letzteren, daß der erstere genöthigt wird, diejenige Erhöhung des Preises zu bezahlen, welche durch solch Monopol fast immer veranlaßt wird. Es geschieht ganz und gar zum Vortheil des Producenten, daß Prämien gewährt werden auf die Ausfuhr einiger seiner Erzeugnisse. Der inländische Konsument wird erstens genöthigt, die Steuer zu bezahlen, welche zur Bezahlung der Ausfuhrprämie erforderlich ist, und wird zweitens mit der viel größeren Steuer belastet, die nothwendiger Weise entsteht aus der Erhöhung des Preises für die Waare auf dem heimischen Markte.

So weit die Worte des alten Meisters. Der Gedankengang desselben und die daraus sich ergebende negative Kritik des Handelssystems beruht auf der *Abstraktion* von der *Wirklichkeit*, in welcher die *Produktivität* einer Volkswirthschaft sich *historisch entwickelt*.

Eben hierin aber liegt die Wirklichkeit des Handelssystems oder der ganzen Wirthschaftspolitik, die sich in der Vorstellung von Ad. Smith und seinen Nachfolgern mit diesem Namen deckt (vgl. oben § 35).

Ad. Smith nimmt die Produktivität als eine fertige Größe an. Er macht *Colbert*, als demjenigen, welcher „unglückseliger Weise alle Vorurtheile des Handelssystems angenommen hatte", den Vorwurf, daß er die städtische Produktion auf Kosten der ländlichen Produktion befördert habe. Er rühmt die Schiffahrtsakte Oliver Cromwell's (vgl. oben § 40), nicht weil er darin ein Mittel zur Hebung der englischen Volkswirthschaft, sondern die Waffe zur Verminderung der holländischen Seemacht erkennt und darum den Ausdruck der „höchsten Weisheit"*). Denn Macht ist von viel größerer Wichtigkeit als Wohlstand, und darum ist die Schiffahrtsakte vielleicht das weiseste aller Handelsgesetze Englands**).

*) „The very same object which the most deliberate wisdom would have recommended, the diminution of the naval power of Holland, the only power which could endanger the security of England." Wealth of Nations. Book IV chap. 2.

**) As defence is of much more importance than opulence, the Act of navigation is, perhaps, the wisest of all the commercial regulations of England.

Ist denn aber die Macht auf der See, welche England durch Cromwell's Schiffahrtsakte erworben, ein Ziel des Ehrgeizes gewesen um ihrer selbst willen? Ist die Verletzung des ökonomischen Grundsatzes, billig zu kaufen und theuer zu verkaufen, welche sie einschloß, weil der Wohlstand hinter der Macht zurückstehen muß, eine dauernde Nothwendigkeit geblieben, um die Macht für England gegenüber Holland zu behaupten? Ist diese Macht ihren eigenen Weg gegangen, ohne Einfluß auf das „natürliche Wachsthum", welches Ad. Smith den Manufakturen von Leeds, Halifax, Sheffield, Birmingham und Wolverhampton zuschreibt, die dem Ackerbau entsprossen seien, um in koncentrirter Gestalt den Ueberschuß der ländlichen Produkte in die Ferne zu tragen*)?

Weder den Anlaß dieses Kampfes um die Macht auf der See, noch den Erfolg desselben wird man heute in den Gegensatz zu den volkswirthschaftlichen Interessen bringen dürfen, den Ad. Smith behauptet.

§ 285. Nicht aus einer einseitigen Bevorzugung der Producenten, denen es gelungen ist, ihren Einfluß auf die Gesetzgebung geltend zu machen, jener Habsucht der Kaufleute und Industriellen, die Smith an so mancher Stelle tadelt, sondern aus der Erkenntniß, daß die Produktivität einer Volkswirthschaft durch planmäßige Maaßregeln der Staatsregierung entwickelt werden muß, ist dasjenige hervorgegangen, was Smith und die Freihandelsschule ein Jahrhundert lang das Handelssystem genannt hat.

Die natürlichen Produktivkräfte Englands, seine Meereslage, seine Bodenschätze an Eisen und Kohle, die physischen Qualitäten seiner Bevölkerung, — sie sind viele Jahrhunderte dieselben gewesen, ohne daß sie denjenigen Charakter der englischen Volkswirthschaft hervorgebracht hätten, welchen seit dem 18. Jahrhundert, zumal seit dem Zeitalter des Adam Smith und der Folgezeit die Welt bewundert oder beneidet hat.

Die Meereslage, welche vor allem heute als das Element der englischen Handelsgröße betrachtet wird, sie hat lange dazu gedient, dasselbe England zu einer Beute der Römer, der Dänen, der Angeln und Sachsen, der Normannen, danach — in friedlicheren Formen — der Hanseaten und der Niederländer zu machen. Daß seit zwei Jahrhunderten dieser Zustand sich so gänzlich verändert hat, daß die natürliche Meeres-

*) Book III chap. 3: in this manner have grown up naturally, and as it were of their own accord, the manufactures of Leeds, Halifax, Sheffield, Birmingham and Wolverhampton. Such manufactures are the offspring of agriculture.

lage den Schein einer „natürlichen" Uebermacht hervorgerufen hat, ist das Kunstwerk planmäßiger Politik, welche seit den Zeiten der Tudors auf dieses Ziel hingearbeitet hat.

England unterscheidet sich nun von anderen Staaten bloß dadurch, daß es den Gipfel der Produktivität erreicht hat, von dem aus seine Lehrer der Volkswirthschaft seit einem Jahrhundert sich gestatten dürfen, von der wirklichen Entwicklung der Produktivität zu abstrahiren.

Denn für England ist diese Frage — wenigstens für das 19. Jahrhundert — abgethan und der Kalkul der englischen Nationalökonomen über die Vortheile des freien Austausches der Güter zwischen den Nationen kann die Erwägungen unbeachtet lassen, welche auf Seiten der fremden Volkswirthschaften aus dem Standpunkte von deren Produktivität anzustellen sind.

Allerdings verliert hiedurch die englische Doktrin den Anspruch auf eine objektiv richtige, d. h. wissenschaftlich bindende Lehre; sie ist vielmehr — um die unfreiwillig geistreiche Bezeichnung zu brauchen, die ein preußischer Minister neuerdings erfunden hat — „positive" Nationalökonomie, d. h. Apologetik des Bestehenden. Das Bestehende aber ist in Zeit und Volk ein Verschiedenes.

§ 286. Bewußt oder unbewußt, hat David Ricardo, der abstrakteste der englischen Nationalökonomen, diese positive Nationalökonomie des englischen Freihandels zur Vollendung gebracht. Als er seine „Principien der politischen Oekonomie" (1817) verfaßte, war England auf der Höhe angelangt, da seine Theorie vom auswärtigen Handel von allen historischen Voraussetzungen der eigenen Volkswirthschaft abstrahiren durfte und gerade durch diese Abstraktion eine positive Nationalökonomie für die Bedürfnisse des englischen Welthandels wurde.

Stuart Mill wirft Adam Smith vor*), daß er, der Vernichter der Irrlehre von der Identität des Geldes und des Reichthums, einige Reste davon selber bewahrt hätte, so die Ansicht, daß der auswärtige Handel einen Abfluß für die überschüssigen Erzeugnisse eines Landes gewähre, als ob ein Land irgendwie genöthigt sei, das Getreide oder das Tuch zu produciren, welches es exportirt. Es würde sein Kapital und seine Arbeit in anderen Produktionen anlegen, die für den inländischen Konsum bestimmt sind, wenn das Ausland jene Produkte nicht brauchte. Nur um wohlfeiler für die Konsumenten des Inlandes die

*) Principles of political Economy. Book III chap. 17 § 4.

Produkte des Auslandes einzutauschen, ziehe ein Land die Produktion für das Ausland vor.

Dieses hat nun wohl Smith nicht bezweifelt. Was ihn von Ricardo und seinem Gefolge (James Mill, Stuart Mill u. s. w.) unterscheidet, ist nur das halbe Jahrhundert, um welches er früher geschrieben hat, in einem Zeitalter, da England noch kämpfte um die Herrschaft, die es im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts errungen hatte. So viel näher stand daher der Bekämpfer des Handelssystems dem realen Gedankengange dieses Systems, daß er die Spuren desselben unbewußt an sich trug. Dagegen als der Kampf gewonnen war, als der Weltmarkt England gehörte, konnte sich in voller Freiheit die Abstraktion des internationalen Güteraustausches entfalten. Die historische Wirklichkeit stand ihr, soweit es die Interessen Englands am auswärtigen Handel betraf, nicht mehr im Wege. Wohl aber, soweit es die Interessen der anderen Nationen betraf, mit denen diesen Güteraustausch zu unterhalten England vortheilhaft fand.

§ 287. Im siebenten Kapitel seiner Principien der politischen Oekonomie erörtert Ricardo den auswärtigen Handel (foreign trade).

Unter einem System des vollkommen freien Handels, sagt er, widmet jedes Land naturgemäß sein Kapital und seine Arbeit solchen Beschäftigungen, welche jedem die vortheilhaftesten sind. Diese Verfolgung des individuellen Vortheils ist wunderbar verknüpft mit dem allgemeinen Wohl der Gesammtheit. Durch Anspornung des Fleißes, durch Belohnung der Erfindungskraft und durch wirksamsten Gebrauch der besonderen, von der Natur verliehenen Gaben vertheilt sie die Arbeit auf die wirksamste und sparsamste Weise, während sie zugleich durch Vermehrung der Gesammtmasse der Erzeugnisse allgemeinen Nutzen verbreitet und durch ein gemeinsames Band des Interesses und Verkehrs die große Gesellschaft der Völker durch die ganze civilisirte Welt zusammenbindet. Es ist dieses Princip, welches bestimmt, daß Wein in Frankreich und Portugal, daß Getreide in Amerika und Polen gebaut werden soll, und daß industrielle Produkte in England hergestellt werden sollen.

Wenn Portugal keine Handelsverbindung mit anderen Ländern hatte, vermöge deren es in der Lage ist, einen großen Theil seines Kapitals und seiner Arbeit in der Produktion von Weinen anzuwenden, um dagegen für seinen eigenen Bedarf industrielle Erzeugnisse von anderen Nationen einzutauschen, so würde es genöthigt sein, einen Theil jenes

Kapitals der Herstellung der industriellen Erzeugnisse zu widmen, die es nun wahrscheinlich geringer in Qualität und Quantität erhielte.

Die Quantität Wein, welche Portugal im Austausch für das englische Tuch geben wird, ist nicht bestimmt durch die relativen Quantitäten Arbeit, welche zur Produktion jedes der beiden Artikel gehören. So würde es sein, wenn beide Waaren in England oder beide in Portugal hergestellt würden.

England mag zur Produktion des Tuches die Jahresarbeit von 100 Männern brauchen und zur Produktion des Weines die Jahresarbeit von 120 Männern brauchen. England würde es daher vortheilhaft finden, Wein zu importiren und ihn durch den Export von Tuch zu bezahlen.

Wein wiederum in Portugal zu produciren, mag nur die Jahresarbeit von 80 Männern kosten, und die Produktion des Tuches in Portugal die Jahresarbeit von 90 Mann. Es würde daher vortheilhaft für Portugal sein, Wein im Austausch für englisches Tuch zu exportiren. Dieser Austausch könnte selbst dann noch stattfinden, wenn die aus England importirte Waare in Portugal mit weniger Arbeit producirt werden könnte als in England. Obwohl Portugal das Tuch mit der Arbeit von 90 Männern machen könnte, würde es dasselbe von einem Lande importiren, wo es die Arbeit von 100 Männern kostete, weil es für Portugal vortheilhaft wäre, lieber sein Kapital in der Weinproduktion anzuwenden, wofür es mehr Tuch von England erhalten würde, als es produciren könnte durch Zurückziehung eines Theils seines Kapitals von dem Weinbau und durch Verwendung desselben auf die Tuchmanufaktur.

So kommt es, daß England das Produkt der Arbeit von 100 Männern für das Produkt der Arbeit von 80 Männern hergeben wird. Solch ein Tausch kann nicht stattfinden zwischen den Individuen desselben Landes. Die Arbeit von 100 Engländern kann nicht für die Arbeit von 80 Engländern hergegeben werden. Wohl aber kann das Arbeitsprodukt von 100 Engländern für das Arbeitsprodukt von 80 Portugiesen, 60 Russen oder 120 Ostindiern hergegeben werden. Der Unterschied, der in dieser Hinsicht zwischen einem einzelnen Lande und dem Verhältniß mehrerer Länder zu einander besteht, rechtfertigt sich leicht durch die Schwierigkeit, mit der das Kapital von einem Lande zum anderen sich bewegt, und durch die Leichtigkeit, mit der es beständig aus der einen Provinz in die andere Provinz desselben Landes übergeht.

Es würde unzweifelhaft vortheilhaft sein für die Kapitalisten von England und für die Konsumenten von England wie Portugal, daß, Wein und Tuch, beides in Portugal producirt würden und daß daher das

Kapital und die Arbeit, die in England zur Tuchmanufaktur gebraucht werden, nach Portugal zur Tuchmanufaktur übergeführt werden. In diesem Falle würde der relative Werth dieser beiden Waaren nach demselben Grundsatze bestimmt werden, wie wenn das eine das Produkt von Yorkshire, das andere das Produkt von London wäre. Und in jedem anderen Falle, wenn das Kapital ungehemmt nach jenen Ländern flösse, wo es am vortheilhaftesten angewandt werden kann, könnte kein Unterschied in der Höhe des Gewinnes sein und kein anderer Unterschied in dem Preise der Waaren als der Betrag der Transportkosten.

Die Erfahrung zeigt indessen, daß die vermeintliche oder wirkliche Unsicherheit des Kapitals, welches der unmittelbaren Aufsicht des Eigenthums entrückt ist, zusammen mit der natürlichen Abneigung, die jeder Mensch hegt, das Land seiner Geburt und Freundschaft zu verlassen, und sich mit seinen einmal fest gewordenen Gewohnheiten einem fremden Regiment und neuen Gesetzen anzuvertrauen, die Auswanderung des Kapitals verhindert. Diese Gefühle (deren Lockerung ich bedauern würde*), fügt Ricardo hinzu) veranlassen die meisten vermögenden Leute, lieber mit einer niedrigen Rente in ihrem Heimatlande zufrieden zu sein, als eine vortheilhaftere Kapitalanlage bei fremden Nationen zu suchen.

§ 288. Es ist den Kritikern Ricardo's entgegengehalten worden, und öfters mit Recht, daß sie sich nicht auf den Boden seiner eigenen Methode begeben haben, daß sie daher Einwände gegen seine Lehren erhoben haben, welche bei Annahme seiner Voraussetzungen dahinfallen.

In dem vorliegenden Falle, glauben wir, führt die Methode Ricardo's zu einer Abstraktion, welche das wesentlichste Element, auf dem der internationale Handel beruht, bei Seite setzt und dafür ein anderes Element in die Rechnung einführt, welches entweder unwesentlich oder doch nicht in gleichem Maaße entscheidend für den Güteraustausch verschiedener Völker ist.

Polen producirt Getreide, Portugal Wein, England Manufakturwaaren für den internationalen Handel, weil die natürlichen Bedingungen Polens für Getreide, Portugals für Wein, Englands für Manufakturwaaren die relativ günstigsten sind. Die Verschiedenheit der Naturbedingungen ist es, welche über die Verschiedenheit der internationalen Produktionen entscheidet, und ihnen wird in gleicher Weise ein Einfluß auf die Verschiebung der Manufaktur wie des Weinbaus zugeschrieben,

*) These feelings, which I should be sorry to see weakened.

so daß es hypothetisch ebensowohl in Frage kommt, den Wein statt in Portugal in England zu bauen, wie das Tuch statt in England in Portugal.

Ob England in der That durch seine Naturbedingungen das Land der Manufaktur ist, wie Polen und Portugal die Länder des Korns und des Weins durch die ihrigen — dieses zu erörtern gehört nicht in die Abstraktionen von Ricardo's Methode. Die Wahrheit ist, daß sich England einstmals auf derselben Stufe der Volkswirthschaft, der überwiegenden Landwirthschaft, der mangelnden Manufaktur befunden hat, wie im Anfange des 19. Jahrhunderts Polen, Amerika oder Portugal. Die Zeitverschiedenheit ist es, das historische Element, welches hier das wesentliche ist.

Die Anstrengungen, die es gekostet hat, England zu dem Manufakturlande zu machen, verschwinden in der Abstraktion der natürlichen Bedingungen. Wenn es an den natürlichen Bedingungen allein liegt, warum hat England gerade in dieser Hinsicht den Charakter seiner Produktion und seines internationalen Handels so völlig verändert? Um welches Zieles willen ist England aus einem ackerbautreibenden und viehzüchtenden Lande ein industrielles geworden? Und wenn im Laufe der Geschichte Englands diese Umgestaltung seiner Volkswirthschaft vor sich gegangen ist, warum soll nicht eine ähnliche Umgestaltung auch in den anderen Ländern erwartet werden, die, wie Polen oder Amerika, für Ricardo's Zeit als die ausschließlich kornbauenden Länder erschienen?

Sind eigenthümliche Vorzüge damit verknüpft, so werden die Länder, welche im 19. Jahrhundert noch ausschließlich kornbauend geblieben sind, mit Recht sich derselben Vorzüge bemächtigen wollen. Sind es keine Vorzüge, warum hat England die größten Opfer gebracht, um sie sich anzueignen?

Hier also haben wir den vorwaltenden Grund, welcher den internationalen Handel bestimmt. Es ist die Verschiedenheit der wirthschaftlichen Kulturstufe, es ist der Gegensatz der einzelnen Völker zufolge des höheren oder niederen Grades ihrer Entwicklung auf der Bahn der Produktivität. Durch diesen Gegensatz treten die einzelnen Volkswirthschaften einander gegenüber, jede mit den eigenen Ansprüchen ihrer nationalen Interessen. Weil im Wesentlichen dieselben auf ein gleiches Ziel gerichtet sind, sobald es sich um den Verkehr von Völkern einer gewissen Gleichartigkeit der Kulturhöhe handelt, so geht durch die internationalen Beziehungen des Güteraustausches der Konflikt mitten hindurch — der Konflikt, welcher aus dem historischen Charakter der Produktivität jedes Kulturvolkes entspringt.

II. Die wirkliche Handelspolitik.

§ 289. Der Gesichtskreis der Nationalökonomie des 18. Jahrhunderts und ihres Gefolges ist, wie wir wissen (vgl. Syst. I § 271 ff.), durch unklare Vorstellungen von dem Wesen der „Natur", der „natürlichen" Ordnung, der „natürlichen" Voraussetzungen der Volkswirthschaft bedingt. Die aus dieser Schule hervorgegangene Lehre vom internationalen Freihandel zeigt dieselben Züge.

Die Aufgabe ist die, zu unterscheiden, was davon in der That „natürlich" im Sinne der äußeren Naturbedingungen ist, und was vielmehr in das Gebiet der historischen Entwicklung hineingehört.

Wie es für die gesammte Volkswirthschaft gewisse Thatsachen der äußeren Natur giebt, welche bestimmend sind für den Charakter der Wirthschaft jedes besonderen Volkes, so sind es auch derartige Thatsachen, welche entscheidend sind für den Güteraustausch zwischen verschiedenen Nationen.

Hier kommen zuerst die weiten Abstände des Klimas in Betracht, zufolge deren ein Bedarf für Waaren sich verbreitet hat, welche in der gemäßigten Zone konsumirt, in der heißen Zone producirt werden.

Wir haben den weltgeschichtlichen Reiz kennen gelernt, den auf den Handel mit Indien die Gewürze seit dem 16. Jahrhundert ausübten (vgl. oben § 330). In den letzten Jahrhunderten, zumal in dem gegenwärtigen, sind es die anregenden Getränke, die aus tropischen Erzeugnissen bereitet werden, wie Thee, Kaffee, Kakao, die immer mehr in dem Konsum der Völker europäischer Gesittung sich festgesetzt, indem sie aus den Spitzen der Gesellschaft in die breiten Massen des Volksbedarfes hinabgestiegen sind. Mit der Zunahme des Verbrauchs hat sich auch das Gebiet ihrer Produktion entwickelt, insbesondere hat neuerdings der Thee den Schauplatz seines Wachsthums ausgedehnt. Die Theeeinfuhr in Großbritannien hat sich von durchschnittlich 75 Millionen Pfund in den Jahren 1856—1859 auf 255 Millionen im Jahre 1895 gehoben, von denen 30 Millionen wieder ausgeführt wurden. Während aber im Jahre 1864 China 92½ Procent der Theeeinfuhr lieferte, Indien nicht ganz 3 Procent, Ceylon gar nichts, andere Länder 4½ Procent, kam im Jahre 1895 nicht ganz 12 Procent aus China, dagegen aus Indien 52½ Procent, aus Ceylon 33½ Procent. Indessen immer bleibt die Produktion des Thees an die natürlichen Bedingungen der heißen Zone

gebunden — bis auf jene Hausmittel des alten Europa, die den gleichen Namen sich von dem chinesischen Vorbilde angemaaßt haben.

Klimatisch in ähnlicher Weise wie die Erzeugung jener Genußmittel ist die Produktion der Baumwolle, der Südfrüchte, der edleren Qualitäten des Tabaks gebunden.

Die alle anderen Produkte der heißen Zone an Bedeutung überflügelnde Baumwolle hat — trotz so viel stärkerer Antriebe zu einer Ausdehnung ihrer Kultur — keinen ähnlichen Erfolg in dieser Richtung gehabt wie der Thee der englischen Besitzungen. Sie ist in weit höherem Grade gefesselt geblieben an den alten Hauptstandort ihres Wachsthums.

Der Gesammtimport Großbritanniens an Baumwolle betrug im Jahre 1856: 1023866304 Pfund (wovon 146660864 Pfund wieder in rohem Zustande ausgeführt wurden). Zu diesem Import trugen die Vereinigten Staaten reichlich drei Viertel bei, nämlich 780040016 Pfund; die britischen Besitzungen in Ostindien 180496694 Pfund, Brasilien rund 22 Millionen Pfund, Aegypten 34½ Millionen Pfund. Im Jahre 1895 hatte sich der Gesammtimport auf 1757042672 Pfund gehoben (wovon 203284592 Pfund wieder ausgeführt wurden). An dem Import betheiligten sich die Vereinigten Staaten mit 1394796704 Pfund, die britischen Besitzungen in Ostindien mit 51720928 Pfund, Brasilien rund 14 Millionen Pfund, Aegypten 285 Millionen Pfund. Die Höhe, welche die Einfuhr ostindischer Baumwolle im Jahre 1866 erreicht hatte (615 Millionen Pfund) und bis 1884 einigermaaßen festhielt (301 Millionen Pfund), ist namentlich seit 1891 verlassen worden. Auch Brasilien ist nach einigem Aufschwunge (1868: 99 Millionen Pfund) wieder herabgestiegen. Nur Aegypten kommt neben den Vereinigten Staaten in Betracht und zeigt namentlich eine stetige Entwicklung. Indessen nicht nur die absolute Masse der Einfuhr aus den Vereinigten Staaten hat sich 1856—1895 im Verhältnisse von 78 : 139 gehoben. Auch der Antheil der Vereinigten Staaten an der Gesammteinfuhr Großbritanniens ist gestiegen und zwar von 76¼ Procent auf 80 Procent.

§ 290. Nicht klimatisch, sondern geologisch gebunden sind neben den Edelsteinen, wie zumal den Diamanten, die edlen Metalle Gold und Silber (vgl. oben § 184). Eine Bindung freilich von anderer Art als die klimatische. Denn wenn das Klima eine absolute Grenze zieht für die Möglichkeit, wo nicht der technischen, so doch der ökonomischen Produktion, so ist die geologische Gunst gewisser Erdteile und

Länder nur eine relative. Was die alten Länder Europas so viel kärglicher gewähren aus ihren Metalladern, das ist seit vier Jahrhunderten so viel reichlicher an Silber und Gold aus Centralamerika, Nordamerika, Sibirien, Australien, Afrika gekommen.

An der Produktion des Silbers betheiligen sich Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Großbritannien, Spanien, Italien, Rußland, Schweden und Norwegen, neben Japan, Australien, Kanada, Vereinigte Staaten, Mexiko, Centralamerika, Südamerika. Die Silberproduktion der europäischen Länder hat seit der Entdeckung der neuen Welt im Einzelnen zugenommen, so die deutsche Silberproduktion von durchschnittlich 11000 kg (1493—1520) auf 143080 kg (1871 bis 1875) und auf 444200 kg im Jahre 1894. Indessen die Vereinigten Staaten allein producirten in den Jahren 1890—1893 durchschnittlich 1900000 kg, Mexiko 1894: 1463000 kg, Südamerika und Centralamerika 1894: 684000 kg.

Dieser Kontrast zeigt sich vollends bei der Produktion des Goldes. Die jährliche Gesammtproduktion hatte sich von 5800 kg in den Jahren 1493—1520 auf 170675 kg in den Jahren 1871—1875 gehoben. Aber von allen europäischen Ländern lieferte zu dem Gesammtprodukt der Jahre 1493—1875 an 9453345 kg Gold nur (Oesterreich-) Ungarn 460650 kg; alles übrige kam aus dem russischen Reich, aus Afrika, Mexiko, Neugranada, Peru, Potosi, Chile, Brasilien, Vereinigten Staaten, Australien*) — zumal den beiden letzteren, die allein, und zwar bloß 1848—1875: 3838100 kg producirt hatten.

Seitdem hat sich die jährliche Goldproduktion auf 258400 kg (1894) gehoben, hauptsächlich durch den Eintritt Südafrikas in den Kreis der Goldproduktionsländer mit 59730 kg (1894) und 66418 kg (1895).

Wohl haben bisher die Voraussagungen von der Edelmetallausbeute, zumal von der zu erwartenden Goldproduktion, sich oft als trügerisch erwiesen und die Vertreter der Geologie selber haben theils irrthümliche Ansichten geäußert, theils solche, welche naturhistorische Zeiträume an die Stelle von politischhistorischen Zeiträumen setzten. Jedoch die Erfahrung von vier Jahrhunderten hat diejenige Thatsache bestätigt, die für unseren gegenwartigen Zweck vorzugsweise in Betracht kommt. Die edlen Metalle, und vor allem das jetzt wichtigste derselben, das Gold, sind eine exotische Waare für die alten Länder Europas geworden und es ist auf absehbare Zeit darauf zu rechnen, daß es so bleibt.

*) Adolf Soetbeer, Edelmetallproduktion und Werthverhältniß zwischen Gold und Silber seit der Entdeckung Amerikas bis zur Gegenwart. Gotha 1879.

§ 291. Haben wir hiemit die Gebundenheit des internationalen Güteraustausches an gewisse Naturthatsachen in einzelnen hervorragenden Erscheinungen des Welthandels kennen gelernt, so knüpft sich doch an diese selber der Hinweis auf die Wandlungen der Geschichte.

Nicht das freilich haben wir hier zu betonen, daß alle diese Dinge im Wandel der Geschichte gekommen sind, um einstmals neuen historischen Wandlungen Platz zu machen, daß für Konsumtionsrichtung und Produktionsentwicklung historische Einflüsse entscheidend gewesen sind. Dieser Gesichtspunkt ist seinerseits erheblich für die Gestaltung des internationalen Handels; indessen reicht er über weite Zeiträume hinaus, die zunächst unerheblich sind für die Thatsachen und Grundsätze der Handelspolitik eines Zeitalters.

Viel wichtiger ist die Thatsache, daß die äußere Natur selber bezwungen wird in ihrer scheinbar unbesiegbarsten Stellung durch die Fortschritte der Produktion.

Wir denken hier an die Ueberwindung des klimatischen Gegensatzes durch neue Richtungen der Produktion, welche für die gemäßigte Zone erobern, was so lange unauflöslich geknüpft schien an die Sonne der Tropen. Das hauptsächliche Beispiel hiefür kennen wir bereits aus anderem Zusammenhange — es ist der Sieg der Zuckerrübe über das Zuckerrohr. Die Kultur der Zuckerrübe hat den Tropen ein großes Stück ihres, wie es einstmals schien, unentreißbaren Vorsprunges abgewonnen. (Vgl. oben § 182.)

Ein an den Gegensatz der Himmelsstriche gebundener Austausch von Waaren im Welthandel hat dadurch aufgehört, seiner natürlichen Gebundenheit zu folgen. Er folgt nur noch der historischen Bestimmung, welche die Zuckerproduktion der einzelnen Volkswirthschaften Europas ebenso regelt wie die Produktion des Getreides, des Viehs, des Branntweins u. s. w., wobei freilich im Einzelnen manche Besonderheiten der einzelnen Länder der gemäßigten Zone und ihrer klimatischen Bedingungen nicht ohne Einfluß bleiben.

Eine andere Form der Unterwerfung des natürlichen Gegensatzes durch historische Entwicklungen ist die politische Herrschaft über ein zusammenhängendes Ländergebiet, welches groß genug ist, heiße Zone und gemäßigte Zone zu umspannen. Der Austausch verschiedener Volkswirthschaften wird dadurch in eine einzige Volkswirthschaft hineinverlegt.

Dieses ist der Zustand der Vereinigten Staaten. Schon in der Gegenwart — aber in weit vollendeterem Maaße, wenn es ihnen gelungen

sein wird, weiter nach Centralamerika hinüber ihre Herrschaft auszudehnen.

Das einzige große, auf festen Grundlagen ruhende Staatswesen europäischer Kultur, das bisher jenseits des Weltmeeres sich aufgethan hat, besitzt es nicht nur — zum Unterschiede der meisten oder aller europäischer Staaten (außer Ungarn, dann Rußland) den Ueberfluß an Gold- und Silberlagern, welcher über seinen eigenen Bedarf hinaus ihm gestattete, im Jahre 1896 an Gold für 79 Millionen Dollars, an Silber für 32 Millionen Dollars auszuführen. Es producirt namentlich in seinem eigenen Reiche den weltbeherrschenden Faserstoff des Jahrhunderts, die Baumwolle, von welcher seine eigene Industrie bereits den dritten Theil verbraucht*).

Die Produktion an Baumwolle in den Vereinigten Staaten betrug (für das Jahr endend 30. Juni)

1873: 1833188931 Pfund
1896: 3592416851 „

Davon sind in den Vereinigten Staaten verarbeitet

1873: 637217277 Pfd. (einschl. 4090876 Pfd. ausländ. Baumwolle)
1896: 1311352630 „ „ 54162164 „ „ „

Der Procentsatz der Ausfuhr der Rohbaumwolle ist 1873—1896 ungefähr derselbe geblieben (65 Procent, mit jährlichen Schwankungen zwischen 65 und 71 Procent), aber das absolute Quantum des im Produktionslande verarbeiteten Rohstoffes ist auf das Doppelte gestiegen.

Ja, die Ausfuhr an Baumwollefabrikaten aus den Vereinigten Staaten hat sich in derselben Zeit derart entwickelt, daß im Jahre

1873 für 2947528 Dollars
1896 „ 16837396 „

exportirt wurden.

Die Verarbeitung an Rohbaumwolle in der Industrie der Vereinigten Staaten hat bereits (1896) dasjenige Quantum überschritten, welches aus den Vereinigten Staaten nach Großbritannien exportirt wird, nämlich 2505000 Ballen gegen 2399000 Ballen, neben 2328060 Ballen, welche nach dem europäischen Festlande und nach Mexiko ausgeführt wurden

*) Statistical Abstract of the United States. 1896. p. 281—283.

§ 292. Solche historische Entwicklungen wie die der Vereinigten Staaten sind zunächst, zumal für die Länder des alten Europa, nicht als regelmäßige Erscheinung ins Auge zu fassen.

Es fragt sich für sie, was die natürliche Gebundenheit in dem Güteraustausch mit der heißen Zone bedeutet.

Großbritannien*) importirte im Jahre 1895 aus fremden Ländern und britischen Besitzungen überhaupt für einen Betrag von 416689658 £.

Hievon waren 77246070 £ Produkte der heißen Zone. Die Hauptartikel waren:

Baumwolle	30429428 £
Thee	10242999 „
Südfrüchte	7329682 „
Zuckerrohr	3964972 „
Reis	1982406 „
Jute	4358036 „
Kaffee	3777423 „
Kakao	1296190 „
Kautschuk	3760178 „
Gummi und Guttapercha	1708876 „
Indigo und andere Farbstoffe	3049071 „
Palmöl u. dgl.	2165051 „

Hievon wurden wieder ausgeführt für:

16980270 £,

darunter namentlich:

Baumwolle	3537876 £
Kaffee	2050288 „
Kautschuk und Gummi	878290 „
Palmöl	1540049 „
Thee	1352471 „
Jute	1397484 „
Südfrüchte	471224 „
Reis	957444 „
Farbstoffe	1184046 „

Wenn hienach für den eigenen Bedarf und als Rohstoff seiner Industrie Großbritannien im Jahre 1895 etwa für 60 Millionen £

*) Statistical Abstract for the United Kingdom in each of the last fifteen years from 1881—1895. 43. Number. London 1896.

Erzeugnisse der heißen Zone einführte, so betrug gleichzeitig die Einfuhr von Getreide und Mehl allein rund 50 Millionen £, in einigen der voraufgehenden Jahre 58—62 Millionen £*). Die Einfuhr von Rübenzucker betrug im Jahre 1895 gegen 14 Millionen £ (in den voraufgehenden Jahren 1893 und 1894 selbst 15—17 Millionen £); die Einfuhr von Wolle 27 Millionen, von Holz 15—16 Millionen, von Leder und Häuten 11½ Millionen, Eiern 4 Millionen, Butter und Margarine 17 Millionen, Schlachtvieh und Fleisch 29 Millionen £. Insgesammt betragen allein diese Einfuhrartikel der gemäßigten Zone etwa das Dreifache der Einfuhr aus der heißen Zone. Und es ist nur ein Theil der Hauptartikel.

Wir vervollständigen diese Darstellung durch die entsprechenden Zahlen aus der Handelsstatistik des Deutschen Reiches**).

Die Einfuhr betrug im Jahre 1896 überhaupt 4558 Millionen Mark.

An Erzeugnissen der heißen Zone waren davon für etwa 620 Millionen Mark, hierunter namentlich:

Baumwolle	238,8	Millionen	Mark
Indigo	20,7	„	„
Jute	24,9	„	„
Kaffee	189,3	„	„
Kakao	12,1	„	„
Kautschuk, Gummi u. dgl.	46	„	„
Palmöl, Baumöl . . .	20	„	„
Palmkern	26,7	„	„
Pfeffer	2,7	„	„
Reis	19,1	„	„
Südfrüchte	32,3	„	„
Thee	4,2	„	„

Jene Summe der Einfuhr von 620 Millionen Mark vergleicht man zutreffend mit der Einfuhr Großbritanniens, nachdem man, wie

*) 1890 . . . . . 53 484 584 £
1891 . . . . . 62 022 409 „
1892 . . . . . 58 733 092 „
1893 . . . . . 51 180 371 „
1894 . . . . . 48 220 225 „
1895 . . . . . 49 723 293 „

**) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amt. 18. Jahrg. 1897.

wir oben gethan haben, die Wiederausfuhr dort abgezogen hat. Dann stellt sich aber die bemerkenswerthe Uebereinstimmung beider Länder heraus, daß darin bei beiden etwa der siebente Theil des Betrags ihrer Einfuhr auf Produkte der heißen Zone kommt.

Getreide wurde zur selben Zeit im Deutschen Reiche eingeführt für 498,5 Millionen Mark (neben einer Ausfuhr von 19 Millionen Mark), Wolle für 277,5 Millionen Mark.

§ 293. Die voraufgehenden Betrachtungen sind dazu bestimmt, den Nachweis zu führen, daß der Schwerpunkt der Handelspolitik und des durch sie geordneten internationalen Güteraustausches nicht in das natürlich unabänderliche, sondern in das geschichtlich entwicklungsfähige Gebiet des Völkerlebens fällt.

Ausnahmsweise, vielleicht öfter als einmal, gelingt, was wir an dem Triumphe des Rübenzuckers über den Rohrzucker erlebt haben, auf dem Gebiete der natürlichen Ueberlegenheit. Regelmäßig soll es gelingen für jedes Kulturvolk, welches Anspruch erhebt auf die Ausgestaltung seiner produktiven Kräfte, daß es, auf dem Gebiete der kulturgemäßen Ueberlegenheit, jeder vorangeschrittenen Volkswirthschaft den Triumph streitig zu machen sucht, welchen diese darin feiert, daß sie die zurückgebliebene Volkswirthschaft mit den Erzeugnissen ihrer gereiften Produktivität versorgt.

Welches sind die Mittel, durch die ein solches Ziel erreicht wird?

Zunächst die allgemeinen Bedingungen der volkswirthschaftlichen Entwicklung, welche von den besonderen Erörterungen der Handelspolitik vorausgesetzt werden müssen.

Was bedeutet es denn, woher kommt es, daß die eine Volkswirthschaft innerhalb derselben Völkerfamilie vorangeschritten ist, daß die andere Volkswirthschaft zurückgeblieben ist? Es entspringt allgemeinen Gründen der staatlichen Entwicklung, die mit den besonderen Gründen der Handelspolitik eines Volkes wenig zu schaffen haben. Warum ist England vorangeschritten im 18., im 19. Jahrhundert? Warum ist Deutschland zurückgeblieben seit dem 16., dem 17. Jahrhundert? Warum ist Deutschland seit einem halben Jahrhundert abermals vorangekommen und seit kurzem in so entschiedener Weise, daß es nicht nur allen anderen Kulturvölkern Europas ein ebenbürtiger Nebenbuhler, sondern auch England ein bedrohlicher Konkurrent geworden ist?

Es sind die allgemeinen historischen Schicksale einer Nation, es sind die Förderungen und Hemmungen der staatlichen Gestaltung,

welche durch Volkscharakter, durch Art der Nachbarvölker, durch Siege und Niederlagen, durch heimische Zerrissenheit oder Einigung bestimmt werden.

In diesem allgemeinsten Grunde ruht vor allen Dingen der Unterschied Deutschlands gegen Frankreich, die Niederlande, England während der letzten Jahrhunderte. In diesem Grunde wurzelt der bewundernswerthe Aufschwung der Vereinigten Staaten zu einem beispiellosen Grade der Produktivität. Denn hier haben, von einzelnen kurzen Unterbrechungen abgesehen, jene Störungen und Hemmungen gefehlt, die in den europäischen Staaten sich so wirksam erwiesen haben. Aber die eine erhebliche Unterbrechung, der Bürgerkrieg der sechziger Jahre dieses Jahrhunderts, hat in den wenigen Jahren seiner Dauer gezeigt, wie furchtbar solche Störungen den friedlichen Gang fortschreitender Produktivität in einer Volkswirthschaft zu hemmen vermögen.

§ 294. Neben jenen allgemeinen Bedingungen sind es die speciell der Volkswirthschaft zugewendeten Bestrebungen, welche auf eine Entwicklung der Produktivität gerichtet sind. Wenn die Geschichte überhaupt eine Erziehung des Menschengeschlechts zum Gegenstande hat, so hat die Wirthschaftsgeschichte eines Volkes die Erziehung des wirthschaftenden Menschen zur Aufgabe. Treue und Glauben, Kredit, Sparsamkeit, Kapitalbildung, Fleiß, Anstelligkeit, Erfindungsgeist — lauter Vorbedingungen der fortschreitenden Produktivität, sie wachsen nicht wie eine wilde Pflanze, als freie Gabe der Natur. Sie wollen erworben, sie wollen herangezogen sein, und sie sind thatsächlich sehr verschieden in den verschiedenen Nationen. Sie sind es namentlich in den verschiedenen Epochen ihrer Geschichte.

Dazu kommt dann dasjenige, was für die eigentlich technische Erziehung der Produktivität jedes Volkes geschieht. Wo immer wir von hohen Leistungen in irgend einem Gebiete der Produktion bei einem Volke hören, es ist die Frucht voraufgegangener Anstrengungen. Vom Alterthum herüber reichen die Unterweisungen in Ackerbau und Gewerbe, vermittelt durch dieselben geistigen Mächte, welche überhaupt die Ueberbleibsel der klassischen Welt für die Völker Europas zu retten sich bemüht haben. In denselben Klöstern und geistlichen Höfen, welche für Kunst und Wissenschaft der Römer eine Zufluchtsstätte gewährten, war auch die Lehrwerkstätte für Kulturgewächse und Kunstfertigkeiten, die vom Süden her über die Alpen stiegen und sich in Europa ausbreiteten.

Im Einzelnen haben im Mittelalter die Staatswesen Italiens, so

zumal die Republik Venedig, mit Eifer dem Morgenlande die Muster ihrer Seidenindustrie, ihrer Glasindustrie entlehnt (§ 31), mit derselben Zähigkeit diesen Gewinn ihrer Produktivität für sich festzuhalten gesucht, mit welcher sie ihn für sich errungen hatten. Ein halbes Jahrtausend lang befolgen die Staaten Europas*) das Beispiel Venedigs in dem Kampf um die hohe Technik und deren Arbeiter, indem sie einerseits mit theueren Opfern die Lehrmeister des neuen Gewerbes an sich zu locken, andererseits mit schweren Strafen dieselben den fremden Staaten vorzuenthalten suchen. Dieses ganze System der Belohnungen und Strafen zur Gewinnung neuer, produktiver Kräfte von außen her ist ein Stück der Erziehung zu der Leistungsfähigkeit, deren sich die heutigen Volkswirthschaften Europas erfreuen.

Dieses ist nicht ein Werk, welches jemals abgeschlossen wäre. Die einzelnen Mittel veralten, sie ändern sich im Laufe der Zeiten, sie passen sich den veränderten Sitten und Gesetzen an. Aber die Hauptsache bleibt. Die Nothwendigkeit fortschreitender Produktivität hört niemals auf. Der ganze Schwerpunkt in der agrarischen Krisis der Gegenwart, welcher die Mehrzahl der Staaten des alten Europa betroffen hat, ruht in der Aufforderung zu einer Generalrevision der Bedingungen der landwirthschaftlichen Produktion — Grundeigenthumsverfassung, Erbrecht, Kreditwesen, Genossenschaften, Richtung der Produktion, Betriebskosten, Betriebssysteme, Großbetrieb und Kleinbetrieb und vielerlei, was damit zusammenhängt. Ein Ausweg aus den Widersprüchen des heutigen

*) Ein hervorragendes Beispiel ist die französische Seidenindustrie, welche durch Ludwig XI. als königliche Manufaktur (1466, 1470) begründet wurde, nachdem zu Anfang des 15. Jahrhunderts italienische Flüchtlinge sich in Lyon niedergelassen hatten. Geschickte Arbeiter aller Art werden aus den verschiedenen Ländern, aus Italien, Griechenland, Niederlande, Deutschland, Schweiz herbeigeholt. Derselbe König thut Aehnliches für die Buchdruckerkunst. Pigeonneau, Hist. du commerce de la France I, 423: „Dès 1466. une manufacture royale de draps d'or, d'argent et de soie est fondée à Lyon (Vital de Valous, Etienne Turquet et les origines de la fabrique lyonnaise, 8°, 1868) où l'industrie des soieries avait été introduite au commencement du 15. siècle par des refugiés italiens. En 1470, Jean Briçonnet l'aîné est chargé d'organiser la manufacture de Tours qui ne tardera pas à rivaliser avec celles de Venise et de Florence; des plantations de mûriers dans le Lyonnais, en Dauphiné, en Touraine, acclimatent le ver à soie qu'on élevait déjà dans le Comtat Venaissin. Le roi appelle de Grèce les tireurs d'or, de Flandre et d'Arras des tapissiers de haute lisse, d'Italie des teinturiers, d'Allemagne et de Suisse des maîtres canonniers. Dès son avènement l'imprimerie naissante attire son attention, et en 1475 il accordera des lettres de naturalisation à Ulrich Gering, Michael Freiburger et Martin Grantz, les premiers imprimeurs à Paris.

Zustandes kann auf die Dauer nur dadurch gefunden werden, daß mit dem welthistorischen Fortschritt der Produktivität der neuen Länder in Einklang gebracht wird die Leistungsfähigkeit des alten Europa.

Diese kurzen Bemerkungen sollen nur darauf hinweisen, daß die historische Gestaltung der Produktivität jeder Volkswirthschaft ein weites Gebiet der Anstrengungen bedeckt, zu welcher die Handelspolitik nicht hinreicht oder worauf sie ihrerseits gern verzichtet.

Erst gleichsam an der Peripherie dieser Bemühungen greift die Handelspolitik mit ihren Thaten ein.

§ 295. Wenn die übliche Gegnerschaft der Freihandelslehre gegen die Hemmnisse des internationalen Güteraustausches, welche aus den Maaßregeln der nationalen Handelspolitik entstehen, sich darauf beschränkte, zu betonen, daß solche Hemmnisse *allein nicht* ausreichend sind für die Erziehung der Produktivität, so würde sie recht haben. Ihr Irrthum liegt darin, daß sie regelmäßig weiter geht und überhaupt von Mitteln planmäßiger Erziehung, die auf dieses Ziel gerichtet ist, nichts weiß, sondern von der Voraussetzung „natürlicher" Zustände ausgeht, wie wir es bei *Ricardo* kennen gelernt haben.

Bei jener Einschränkung dagegen dürfte die Gegnerschaft der Freihandelslehre sich darauf berufen, daß die *Maaßregeln der Handelspolitik* allein um deswillen ihr Ziel nicht erreichen können, weil sie wesentlich *negative* sind, weil sie darauf ausgehen, die Ansprüche des Absatzes, dessen die Producenten bedürfen, nicht den Wünschen der Konsumenten, welche die Waare dort kaufen, wo sie am billigsten und am besten ist, unterzuordnen, sondern diese Wünsche den Bedürfnissen des Absatzes unterzuordnen, offenbar aus keinem anderen Grunde, als weil die Produktivität die Höhe noch nicht erreicht hat, um ohne Besorgniß den Ansprüchen der Konsumenten ihr Schicksal anheimzustellen.

Denn Maaßregeln, wie sie herkömmlich die Handelspolitik gegenüber anderen Nationen trifft oder getroffen hat, nämlich Verbote der Einfuhr oder Verbote der Ausfuhr, Hindernisse der Einfuhr oder Hindernisse der Ausfuhr, daneben im Einzelnen Prämien auf die Ausfuhr, können als solche keinen Erfolg für die Produktivität einer Volkswirthschaft erzeugen, es sei denn, daß diese Produktivität aus anderen Quellen ihre Kräfte zieht, welche bereits vorhanden sind. Es sind nur Mittel der Schonung für die Schwächen der heimischen Produktion gegenüber der Stärke der ausländischen Produktion.

Es hängt hiemit zusammen, daß eben dieselben Mittel oder die

Mehrzahl derselben — insbesondere Hindernisse oder Erschwerungen der Einfuhr ausländischer Produkte, welche mit einheimischen Produkten auf den heimischen Märkten konkurriren wollen — angewendet werden unter Umständen, da von einer Erziehung, einer Entwicklung der Produktivität in der heimischen Volkswirthschaft gar nicht die Rede ist, sondern wo die gleichen Mittel gebraucht werden sollen, um einen akuten Nothstand abzuwehren, welcher durch die freie Mitwerbung der fremden Produkte auf dem heimischen Markte für die heimischen Producenten entstehen würde.

Trotz alledem steht die Thatsache fest, daß diese Mittel seit Jahrhunderten, daß sie in der Gegenwart (und voraussichtlich noch in einer weiteren Zukunft) eine ausgebreitete Anwendung gefunden haben und finden werden; es ist eine Thatsache, daß gerade in der neuen Zeit die große Mehrzahl der Staaten sich derselben wider einander bedienen und die Schutzmaaßregeln des einen Staates die Schutzmaaßregeln der anderen hervorrufen oder steigern.

Sie sind der eigentliche Gegenstand, von dem eine Erörterung der Handelspolitik zu reden hat.

III. Die Systeme der Handelspolitik.

§ 296. Während die für die allgemeine Entwicklung unserer Wissenschaft grundlegende Theorie der schottisch-englischen und der französischen Nationalökonomen aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts für die Lehre von der Handelspolitik den radikalen Gegensatz zur Wirklichkeit bedeutet, haben wir in den Schriften ihrer Vorgänger, zum Theil ihrer Zeitgenossen, die man darum „Merkantilisten" genannt hat, weil sie zu dem von Adam Smith kritisirten „Handelssystem" ein näheres Verhältniß und ein wohlwollenderes Verständniß hatten, ein Abbild der wirklichen Gedanken und Maaßregeln der Handelspolitik des 18. Jahrhunderts, welche die Handelspolitik des gegenwärtigen Jahrhunderts nur fortgesetzt, wenn auch vielfach verbessert hat.

Wir wählen aus der Reihe jener Schriftsteller einen der hervorragendsten, zugleich einen von denen, welche sich zeitlich mit der Epoche der neuen Nationalökonomie nahe berühren — nämlich Johann Heinrich Gottlob von Justi*).

*) Staatswirthschaft oder systematische Abhandlung aller ökonomischen und

Die Grundsätze der Kaufleute, sagt Justi, pflegen von den Absichten und Maaßregeln der Regierung gemeiniglich sehr verschieden zu sein*). Der Kaufmann hat gemeiniglich nichts zum Endzweck als den Gewinst. Es rührt ihn also öfters sehr wenig, ob der Gewinst, den er zieht, mit der gesammten Wohlfahrt des Staats, und der Vermehrung des gesammten Reichthums in demselben, oder mit dem Aufnehmen und dem Zusammenhang des Nahrungsstandes im Lande übereinstimmt oder nicht. Eine weise Regierung aber muß auf alle diese Dinge ihr vornehmstes Augenmerk richten. Daher geschieht es nicht selten, daß die Kaufleute mit den Maaßregeln und Anstalten der Regierung in den Kommercien und mit dem Aufnehmen der Manufakturen und Fabriken im Lande, womit gemeiniglich ein Verbot der auswärtigen ähnlichen Waaren verknüpft zu sein pflegt, nicht zufrieden sind. Die Leichtigkeit, womit sie auswärts Kredit finden, die Unwissenheit ihres Einkaufes und folglich ihres Vortheils, worinnen sie die meisten Käufer bei auswärtigen Waaren erhalten können, machen ihnen die inländischen Manufakturarbeiten bei weitem nicht so angenehm, als es der Wohlfahrt des Staates gemäß ist.

Ob man demnach zwar auf die billigen Vorstellungen der Kaufleute großen Betracht zu nehmen hat, so muß man sich doch durch die Absichten ihres Eigennutzes von den zur Wohlfahrt des Staates gefaßten Maaßregeln nicht abwendig machen lassen. Auch können die Kaufleute sich leicht helfen, wenn sie den Zustand ihrer Handlung nach den Absichten des Staates einrichten wollen. Sie brauchen nur als Verleger, Gewerken, Unternehmer, Manufakturherren sich den blühenden Zustand der Bergwerke, Fabriken und Manufakturen angelegen sein lassen, so werden sie ebenso viel gewinnen. Viele haben durch dergleichen Unternehmungen einen sehr großen Reichthum erworben.

Vielleicht werden einige dafür halten, daß man die Ausfuhr des Geldes verbieten müsse. In der That haben auch einige Staaten dieses Mittel für dienlich gehalten. Allein nichts ist so widersinnig und unmöglich als ein solches Verbot. Ein jedes Land hat von den Ausländern eine Menge Waaren nöthig, die es nach seiner natürlichen Beschaffenheit nicht erzeugen kann.

Dagegen ist der erste Grundsatz vortheilhaftiger Kommercien mit auswärtigen Nationen, daß dadurch mehr Gold und Silber in das Land eingeführt wird, als ausgeht, und daraus folgt, daß der Werth der

Kameralwissenschaften, die zur Regierung eines Landes erfordert werden. Erster Theil, welcher die Lehre von Erhaltung und Vermehrung des Vermögens des Staates ... in sich begreift. Leipzig 1755.

*) Vgl. Staatswirthschaft I §§ 179 ff.

Landesprodukte, die ausgeführt werden, den Werth der ausländischen Waaren, die in das Land eingehen, übersteigen muß. Daher muß man zur Regel annehmen, daß alles, was sich im Lande selbst gewinnen läßt, aus fremden Ländern nicht eingeführt werden darf. Man muß alle Anstalten treffen, damit alle solche Waaren im Lande selbst gearbeitet werden.

Hierunter verdienen nun alle Arten von Manufakturen das vornehmste Augenmerk, da sie zur Kleidung und anderen Nothwendigkeiten der Menschen dienen. Ist doch kein Land, das nicht die Materialien dazu bereits hätte oder mit leichter Mühe erzeugen oder anschaffen kann.

Sind die Landesmanufakturen hinter den ausländischen weit zurück — wie es mit den Deutschen gegenüber den Engländern, Holländern, Franzosen, Italienern im 18. Jahrhundert der Fall war —, so wird es großer Anstrengungen bedürfen, auch bei auswärtigen Völkern Absatz zu finden. Aber „der Regent kann aus seinen Unterthanen machen, was er will, wenn er genugsame Einsicht hat" (§ 192). Hier wird nun Erziehung für die gewerbliche Arbeit, Ermunterung durch Belohnungen, Anleitung durch Gewerbereglements und Aehnliches empfohlen, aber vor Monopolen gewarnt.

Von wesentlicher Bedeutung ist die Gestaltung der Handelspolitik.

§ 297. Die Grundsätze der Handelspolitik, wie sie Justi angiebt, sind die folgenden (I § 212 ff.).

Alle ausgehenden Waaren, die im Lande gewonnen oder völlig zubereitet sind, müssen mit gar keinen Zöllen beschwert werden. Denn eine weise Regierung muß dafür sorgen, daß dergleichen Waaren nicht allein tüchtig verfertigt, sondern daß auch die Ausländer zu deren Abnahme angereizt werden. Die Ausfuhr derselben ist bereits für den Staat von so großem Nutzen, daß er gar nicht nöthig hat, besondere Impositen darauf zu legen. Solche Gründe haben einige Staaten sogar bewogen, auf diese oder jene Waaren bei ihrem Ausgange Belohnungen zu setzen.

Diesem Grundsatze entspricht es, daß auch die Rohstoffe, die im Lande verarbeitet werden, wenn man sie von einem Orte zum anderen schafft, mit gar keinen oder doch sehr mäßigen Zöllen belegt werden.

Die zweite Grundregel ist: Alle ausgehenden Waaren, die zwar im Lande gewonnen, aber noch roh und unzubereitet sind, so daß sie anderen Ländern zu Materialien ihrer Waaren dienen, müssen entweder mit starken Zöllen beschwert, oder die Ausfuhr muß gar nicht gestattet werden.

Denn wenn diese rohen Materialien im Lande völlig zubereitet werden, so werden dadurch nicht allein mehr Menschen ernährt, sondern der Reichthum des Landes gewinnt auch ungleich mehr davon, als wenn sie für einen weit geringeren Preis unverarbeitet aus dem Lande gehen. Jedoch muß eine weise Regierung dabei vernünftige Betrachtungen machen, ob im Lande bereits genugsame Anstalten und Wissenschaften sind, diese rohen Waaren vollkommen zu bearbeiten, und ob man durch das Verbot zu dem vorgesteckten Ziele gelangen wird.

Nach der dritten Grundregel müssen alle eingehenden entbehrlichen Waaren gleichfalls mit starken Zollen belegt werden. Es giebt aber verschiedene Grade der Entbehrlichkeit. Vollkommen entbehrlich sind diejenigen Waaren, davon die nämlichen, nach eben der Güte, Gestalt, Art, im Lande gewonnen werden; diese müssen entweder ganz einzuführen verboten oder doch mit solchen Auflagen beschwert werden, die fast so viel als ihr eigentlicher Werth betragen. Fast ebenso entbehrlich sind diejenigen Waaren, die bloß zur Pracht und Verschwendung dienen, oder davon ähnliche Waaren, die ihre Stelle genugsam ersetzen können, im Lande gewonnen werden: diese müssen gleichfalls mit hohen Zöllen belegt werden.

Zufolge der vierten Grundregel müssen die eingehenden unentbehrlichen Waaren nur mit ganz mäßigen Auflagen belegt werden. Die Zolle müssen kein ordentlicher Weg sein, Abgaben von den Unterthanen zu erheben. Sie müssen nur durch einen Nebenzweck Einkünfte abwerfen. Ihr Hauptzweck muß auf die Direktion und die Beförderung der Kommercien gerichtet sein. Daher dürfen die einzuführenden Nothwendigkeiten den Unterthanen durch hohe Eingangszölle nicht schwer gemacht werden. Ueberdies steigt dadurch nicht allein der Preis dieser unentbehrlichen Waaren, sondern auch vieler anderen Dinge, wozu dieselben gebraucht werden.

Die fünfte Grundregel endlich fordert, daß die durchgehenden Waaren, außer mäßigen Wegezöllen, mit gar keinen Abgaben beschwert werden. Wenn man anders verfährt, so wird man dadurch nichts gewinnen, als seinen eigenen Unterthanen den Handel in auswärtigen Ländern gleichfalls schwer zu machen. Den einzigen Fall kann man ausnehmen, wenn der Durchgang gewisser Waaren dem Abgange der eigenen Landesprodukte nachtheilig ist.

§ 298. Justi betrachtet „die Kommercien" als ein Mittel, den Reichthum des Landes zu vermehren. Dazu könne aber nur derjenige

Kaufhandel dienen, welcher mit auswärtigen Völkern geführt wird. Denn dieser allein kann einen Staat an Gold und Silber und anderen Gütern reicher und vermögender machen. Die Kaufmannschaften, die sich bloß innerhalb der Grenzen des Landes einschließen, können die Güter und das wahre Vermögen desselben nicht vermehren. So oft auch die Güter des Landes aus einem Gewerbe der Einwohner in das andere gehen, so vergrößern sie sich deshalb nicht. Ja man kann auch eigentlich den Namen der Kommercien bloß denjenigen beilegen, die mit auswärtigen Nationen geführt werden.

Jedoch muß man sich nicht einbilden, daß alle Arten des auswärtigen Handels den Reichthum des Landes zu vermehren im Stande sind. Es können sehr schädliche Kommercien mit auswärtigen Nationen getrieben werden, die das Land endlich blutarm machen. Eine kluge Nation muß daher zu dem ersten Grundsatze ihrer Kommercien annehmen, daß man ihnen eine solche Einrichtung zu geben sucht, daß dadurch mehr Gold und Silber in das Land eingeht, als zu diesem Behuf daraus ausgeführt wird.

Nachdem in unseren erleuchteten Zeiten, sagt Justi, die zur Regierung der Staaten erforderliche Kenntniß immer mehr erweitert wird, so sind fast alle europäischen Staaten ungemein aufmerksam, den Ausfluß des Geldes zu verhüten. Man fängt schon in Frankreich, England, Holland an, auf das genaueste auszurechnen, wie viel eine auswärtige Nation jährlich Waaren von ihnen nimmt, und wie viel sie hingegen dieser Nation wieder an Landesprodukten abnehmen. Wenn man in dieser Aufmerksamkeit also fortfährt, so dürfte es in ein fünfzig Jahren gar leicht dahin kommen, daß man durch Kommercientraktate bestimmte, wie viel ein Volk Waaren von dem anderen jährlich ausführen solle. Ebenso vorsichtig wird man bei anderen Wegen werden, wodurch Geld außer Landes geht. Alsdann werden die Bergwerke in der That der einzige Weg sein, wodurch der Reichthum des Landes vermehrt werden kann. Denn dieser allein ist vollkommen in unserer Gewalt, und keine Gegenanstalten fremder Völker können uns denselben einschränken oder zu nichte machen.

Daher soll ein Staat, der seinen wahren Vortheil versteht, Gold- und Silberbergwerke bauen, die keine Ausbeute geben, ja, die sogar mit Verlust gebaut werden müssen (I § 229). Dieser Verlust ist nichts weniger als ein Verlust in Ansehung des gesammten Staats. Die darauf gewendeten Kosten bleiben im Lande und ernähren eine Menge Menschen. Das Land hingegen wird allemal um so viel reicher, als Gold und Silber mit diesem vermeintlichen Verlust aus der Erde gegraben werden.

§ 299. Wir fügen hieran die Kritik des Adam Smith, welche er der Handelspolitik seines Zeitalters zu Theil werden läßt*).

Ein Land, sagt er, welches keine Edelmetallminen hat, muß ohne Zweifel sein Gold und Silber aus fremden Ländern ziehen, in derselben Weise wie ein Land, das keine Weinberge hat, seine Weine importiren muß. Es ist aber nicht nöthig, daß die Aufmerksamkeit der Regierung dem einen Gegenstande mehr als dem anderen zugewendet werde. Ein Land, welches die Mittel hat, wird nie in Verlegenheit sein, Wein oder Gold und Silber dafür zu kaufen. Die Freiheit des Handels wird uns stets mit dem Wein und den Edelmetallen versorgen, die wir brauchen. Der Vorrath jeder Waare richtet sich nach dem effektiven Bedarf und keine Waare folgt demselben leichter als Gold und Silber wegen des hohen Werthes in kleinem Volumen.

Es wäre zu lächerlich, wenn man ernsthaft beweisen wollte, daß der Reichthum nicht in Geld besteht oder in Gold und Silber, sondern in dem, was das Geld erkauft. Geld ist wohl ein Theil des Volksvermögens, aber nur ein kleiner Theil und immer der unvortheilhafteste. Nicht weil der Reichthum in Geld besteht, ist es meistens leichter, Güter für Geld zu kaufen, als Geld für Güter, sondern weil Geld das bekannte und herkömmliche Werkzeug des Verkehrs ist, wofür jedes Gut bereitwillig ausgetauscht wird. Die Güter dienen vielen anderen Zwecken neben dem Erkaufen von Geld, aber Geld dient nur dem einen Zweck, Güter dafür zu kaufen. Das Quantum Gold und Silber ist für jedes Land durch seinen Bedarf begrenzt. Mehr davon einzuführen wäre ebenso abgeschmackt, wie wenn man das Essen und Trinken in einem Haushalt durch nutzlose Vermehrung der Küchengeräthe zu steigern meinte.

Auf Grund der beiden Principien, daß der Reichthum in Gold und Silber besteht und daß diese Metalle in ein Land, das keine Minen hat, nur durch die Handelsbilanz gebracht werden können, d. h. durch den Ueberschuß der Ausfuhr über die Einfuhr, gelangte man zu den Beschränkungen der Einfuhr und den Beförderungen der Ausfuhr. Der Erfolg derselben mag wohl sein, daß bestimmte Zweige der Produktion ermuntert werden, daß mehr Kapital und Arbeit sich ihnen zuwendet. Aber ob die gesammte Produktion in der Volkswirthschaft dadurch gesteigert oder in die vortheilhafteste Richtung gebracht wird, ist nicht ganz ebenso einleuchtend. Die Gesammtproduktion in einem Lande kann niemals hinausgehen über das verfügbare Kapital derselben. Keine Regu-

*) Inquiry into the nature and causes of the Wealth of Nations. Book IV chap. 1—3.

tirung des Handels kann diese Größe vermehren. Sie kann nur auf die Richtung Einfluß üben. Aber jedes Individuum ist beständig bemüht, die vortheilhafteste Beschäftigung für sein Kapital zu finden. Es ist sein eigenes Interesse, das es verfolgt; aber naturgemäß oder vielmehr nothwendiger Weise führt es sein eigener Vortheil dazu, diejenige Beschäftigung zu bevorzugen, welche für die Gesammtheit die vortheilhafteste ist.

Es ist der Grundsatz jedes klugen Familienvaters, niemals zu Hause machen zu wollen, was man billiger einkaufen kann. Was Klugheit ist in dem Verhalten jeder einzelnen Familie, kann kaum Thorheit in dem Verhalten eines großen Reiches sein. Wenn ein fremdes Land uns mit einer Waare billiger versorgen kann, als wir sie selber herstellen können, so kaufen wir sie besser von ihm gegen Erzeugnisse, bei deren Herstellung wir unsererseits einen Vorsprung haben.

§ 300. Gegen die Maaßregeln zur Herbeiführung einer günstigen Handelsbilanz macht Smith folgende Einwendungen.

Man legt außerordentliche Beschränkungen auf die Einfuhr von Gütern, wenn sie aus solchen Ländern kommen, mit denen die Handelsbilanz unvortheilhaft ist. So können nach Großbritannien schlesische Leinen gegen einen gewissen Zoll gebracht werden, aber französische Leinen sind verboten, außer für den Hafen von London im Zwischenhandel. Höhere Zölle sind auf die französischen Weine als auf die portugiesischen gelegt. Die große Masse der französischen Waaren bezahlt in Großbritannien einen Zoll von mindestens 75 Procent, was meist einem Verbote gleichkommt. Die Franzosen thun mit englischen Waaren dasselbe. Schmuggler sind jetzt die Hauptimporteure von britischen Waaren in Frankreich und von französischen Waaren in Großbritannien.

Angenommen daß wirklich im Falle des Freihandels zwischen Frankreich und England die Handelsbilanz zu Gunsten von Frankreich wäre, so würde daraus mit nichten folgen, daß solch ein Handel unvortheilhaft für England wäre, oder daß die allgemeine Bilanz seines gesammten Handels dadurch gegen England gewendet werden würde. Wenn die Weine von Frankreich besser und billiger sind als die Weine von Portugal oder die Leinwand von Frankreich billiger und besser als die von Deutschland, so würde es vortheilhafter für Großbritannien sein, beide Waaren von Frankreich zu kaufen. Obwohl dadurch der Werth der jährlichen Einfuhr aus Frankreich bedeutend vermehrt werden würde, so würde doch der Werth der jährlichen Gesammteinfuhr vermindert werden,

in dem Verhältnisse, in welchem die französischen Waaren von derselben Qualität billiger sind als die aus den anderen beiden Ländern. So würde es sein, selbst angenommen, daß alle diese französischen Waaren in Großbritannien verbraucht (und nicht theilweise wieder ausgeführt) werden sollten.

Zweitens aber mag ein großer Theil dieser Waaren nach anderen Ländern wieder ausgeführt werden, wo sie durch vortheilhaften Verkauf einen Erlos bringen mögen, der vielleicht dem ganzen Betrage der aus Frankreich importirten Waaren gleichkommt. Vom ostindischen Handel ist oft gesagt worden, daß zwar der größere Theil der ostindischen Waaren mit Gold und Silber erkauft werde, daß aber die Wiederausfuhr eines Theiles derselben nach anderen Ländern mehr Gold und Silber zurückbrächte an das Land, welches den ostindischen Handel treibe, als die Kosten der Gesammteinfuhr. Einer der wichtigsten Zweige des holländischen Handels besteht gegenwärtig (1776) in der Zufuhr französischer Waaren nach anderen europäischen Ländern.

Drittens giebt es kein sicheres Kriterium zur Entscheidung der Frage, auf welcher Seite die Handelsbilanz zwischen zwei Ländern liegt, oder welches von ihnen am meisten exportirt. Die Zollisten sind ein sehr unsicheres Kriterium wegen der Ungenauigkeit der Schätzung. Der Wechselkurs ist auch kein Kriterium. Wenn zwischen zwei Plätzen wie London und Paris der Kurs al pari steht, so heißt es, es sei ein Zeichen, daß die Verbindlichkeiten von London gegen Paris ausgeglichen sind durch die Verbindlichkeiten von Paris gegen London. Und wenn eine Prämie gezahlt wird in London für einen Wechsel auf Paris, so gilt das als ein Zeichen, daß die Verbindlichkeiten von London gegen Paris überwiegen, daher eine Bilanz in Geld hinübergesandt werden muß von London nach Paris; die Prämie kommt den Kosten des Geldtransportes gleich.

Indessen der Wechselkurs wird beeinflußt auch durch die Geschäftsverbindlichkeiten jedes der beiden Plätze mit vielen anderen Plätzen. Wenn es üblich ist, daß die Kaufleute von England die Waaren, die sie von Hamburg, Danzig, Riga beziehen, durch Wechsel auf Holland bezahlen, so wird der Wechselkurs zwischen England und Holland nicht allein durch die Beziehungen dieser beiden Länder bestimmt werden.

Aus diesen Gründen würde selbst vom Standpunkte des „Handelssystems" die Lehre von der Handelsbilanz nicht stichhaltig sein.

Der Standpunkt des Handelssystems ist nun in sich selber irrthümlich. Die Meinung, daß bei Ungleichheit der Handelsbilanz dasjenige Land verliert, gegen welches sich die Wage neigt, ist falsch. Man darf

unter Verlust oder Gewinn nicht die Abnahme oder Zunahme des Goldes und Silbers verstehen, sondern Abnahme und Zunahme des Tauschwerthes des jährlichen Produktes aus dem Lande und der Arbeit eines Volkes. Es würde für England zwar vortheilhafter sein, wenn es die französischen Weine mit englischem Tuch und Eisenwaaren bezahlen könnte statt mit virginischem Tabak oder mit brasilischem und peruanischem Gold und Silber. Ein direkter Austausch der Bedarfsgegenstände zwischen zwei Nationen ist vortheilhafter als ein indirekter. Aber der letztere wird durch die Vermittelung des Goldes und Silbers nicht weniger vortheilhaft als irgend ein anderer indirekter Handel. Und die Gefahr der Entleerung von Gold und Silber durch den jährlichen Export derselben ist nicht größer als die Gefahr der Entleerung von Tabak für ein Land, das keinen Tabak baut, durch dessen jährliche Ausfuhr. Wie ein Land niemals Mangel an Tabak haben wird, solange es die Mittel hat, Tabak zu kaufen, so wird ein Land niemals Mangel an Gold und Silber haben, wenn es die Mittel hat, diese Metalle zu kaufen.

In jedem Lande muß es das Interesse der großen Masse des Volkes sein, ihre Bedarfsgegenstände von denjenigen zu kaufen, welche sie am wohlfeilsten verkaufen. Dieser Satz ist so sonnenklar, daß es lächerlich scheint, ihn erst umständlich beweisen zu wollen. Er wäre auch niemals in Zweifel gezogen worden, wenn nicht die interessirte Sophistik von Kaufleuten und Fabrikanten den gesunden Menschenverstand der Leute verwirrt hätte. Deren Interesse ist in dieser Hinsicht unmittelbar entgegengesetzt dem Interesse der großen Masse des Volkes. Daher in Großbritannien, und in den meisten anderen europäischen Ländern, die außerordentlichen Zölle auf fast alle durch fremde Kaufleute importirten Güter. Daher die hohen Zölle und Prohibitionen auf alle diejenigen ausländischen Manufakte, welche in Konkurrenz mit unseren einheimischen treten können. Daher die außerordentlichen Hemmnisse auf den Import fast aller Arten von Gütern aus denjenigen Ländern, mit welchen die Handelsbilanz unvortheilhaft zu werden droht, d. h. aus denen, gegen welche die nationale Animosität am heftigsten entflammt ist.

§. 301. Wir lassen jetzt die Darstellung von Friedrich List's System der Handelspolitik folgen, welches ausdrücklich gegen die Lehre von Adam Smith reagirt (1841).

List*) räumt ein, daß die restriktive Handelspolitik nur insofern

*) Das nationale System der politischen Oekonomie. 1. Buch, 10. Kapitel: Die Lehren der Geschichte. 7. Aufl. S. 106 ff. Stuttgart 1883.

wirksam sein kann, als sie von der fortschreitenden Kultur und den freien Institutionen der Nation unterstützt wird. Der Verfall Venedigs, Spaniens und Portugals, der Rückfall Frankreichs durch den Widerruf des Ediktes von Nantes lehren das.

Dagegen zeige auch die Geschichte, daß eine weit vorgerückte Kultur, wenn sie nicht von einer zweckmäßigen Handelspolitik unterstützt ist, die ökonomischen Fortschritte einer Nation wenig verbürge. Dies bestätige die Geschichte der nordamerikanischen Freistaaten einerseits, die Erfahrung Deutschlands andererseits.

Das neuere Deutschland, ohne kräftige und gemeinsame Handelspolitik, auf dem eigenen Markte bloßgestellt der Konkurrenz einer in jeder Beziehung überlegenen fremden Manufakturkraft, dagegen ausgeschlossen durch willkürliche, oft launenhafte Restriktionen von den fremden Märkten, weit entfernt, in seiner Industrie die seiner Kultur entsprechenden Fortschritte zu machen, vermag nicht einmal seinen früheren Standpunkt zu behaupten, und wird wie eine Kolonie ausgebeutet von derselben Nation, die schon Jahrhunderte zuvor von deutschen Kaufleuten in gleicher Weise ausgebeutet worden war. Bis endlich die deutschen Staaten sich entschlossen, durch ein gemeinsames kräftiges Handelssystem den inneren Markt der eigenen Industrie zu sichern.

Die nordamerikanischen Freistaaten, schon an der Wiege ihrer Selbständigkeit beeinflußt durch die Lehren der Freihandelsschule, werden durch Kriege mit Großbritannien zweimal genöthigt, die Manufakturwaaren, die sie bei freiem Verkehr von anderen Nationen bezogen, selbst zu fabriciren. Zweimal werden sie nach eingetretenem Frieden durch die freie Konkurrenz des Auslandes an den Rand des Verderbens geführt und dadurch gemahnt, daß bei der gegenwärtigen Weltlage jede große Nation die Bürgschaft ihrer fortdauernden Prosperität und Unabhängigkeit vor allen Dingen in der selbständigen und gleichmäßigen Entwicklung ihrer eigenen Kräfte zu suchen habe.

Colbert ist nicht der Erfinder des Merkantilsystems, das von den Italienern nach ihm benannt worden ist; lange vor ihm ist es von den Engländern ausgebildet worden. Colbert hat nur ins Werk gesetzt, was Frankreich, wenn es seine Bestimmung erfüllen wollte, früher oder später ins Werk setzen mußte.

Die Geschichte lehrt namentlich, daß Nationen, die mit allen zur Erstrebung des höchsten Grades von Reichthum und Macht erforderlichen Mitteln von der Natur ausgestattet sind, ohne mit ihrem Bestreben in Widerspruch zu gerathen, nach Maaßgabe ihrer Fortschritte mit ihren Systemen wechseln können und müssen. Durch freien Handel mit weiter

vorgerückten Nationen erheben sie sich aus der Barbarei und bringen ihren Ackerbau empor. Hierauf befördern sie durch Beschränkungen des freien Handels das Aufkommen ihrer Manufakturen, ihrer Fischereien, ihrer Schiffahrt und ihres auswärtigen Handels. Endlich, auf der höchsten Stufe des Reichthums und der Macht angelangt, kehren sie allmälig zum Princip des freien Handels und der freien Konkurrenz zurück, auf den eigenen, wie auf den fremden Märkten, bewahren dadurch ihre Landwirthe, Manufakturisten und Kaufleute vor Indolenz und spornen sie an, das erlangte Uebergewicht zu behaupten. Auf der ersten Stufe sehen wir (1841) Spanien, Portugal und Neapel stehen, auf der zweiten Stufe Deutschland und Nordamerika; den Grenzen der dritten Stufe scheint Frankreich nahe zu sein; erreicht hat sie zur Zeit allein Großbritannien.

§ 302. Nach List ist es die Aufgabe der Nationalökonomie, die ökonomische Erziehung der Nation zu bewerkstelligen*).

Die Nationen durchlaufen in ökonomischer Beziehung folgende Entwicklungsstadien: Zustand der ursprünglichen Wildheit, Hirtenstand, Agrikulturstand, Agrikulturmanufakturstand, Agrikulturmanufakturhandelsstand.

Die Industriegeschichte der Nationen (und keine auf anschaulichere Weise als die von England) beweist, daß der Uebergang aus dem rohen Zustand zur Viehzucht, von der Viehzucht zur Agrikultur und von der Agrikultur zu den ersten Anfängen in den Manufakturen und in der Schiffahrt am schnellsten und vortheilhaftesten durch den freien Handel mit weiter vorgerückten Städten und Ländern bewerkstelligt wird; daß aber eine vollständige Manufakturkraft, eine bedeutende Schiffahrt und ein großartiger auswärtiger Handel nur vermittelst Einschreitens der Staatsgewalt zu erlangen sind.

Je weniger die Agrikultur sich ausgebildet hat und je mehr der auswärtige Handel Gelegenheit bietet, den Ueberfluß an einheimischen Agrikulturprodukten und Rohstoffen gegen fremde Manufakturwaaren zu vertauschen, je mehr dabei die Nation noch in Barbarei versunken ist und einer absolut monarchischen Regierungsform und Gesetzgebung bedarf, um so förderlicher wird der freie Handel, d. h. die Ausfuhr von Agrikulturprodukten und die Einfuhr von Manufakturwaaren, ihrem Wohlstand und ihrer Civilisation sein.

*) S. 154 ff.

Je mehr im Gegentheil die Agrikultur einer Nation, ihre Gewerbe und ihre socialen, politischen und bürgerlichen Zustände überhaupt entwickelt sind, um so weniger wird sie von dem Tausch einheimischer Agrikulturprodukte und Rohstoffe gegen fremde Manufakturwaaren für Verbesserung ihrer gesellschaftlichen Zustände Nutzen ziehen können, um so größere Nachtheile wird sie von der glücklichen Konkurrenz einer ausländischen und ihr überlegenen Manufakturkraft empfinden.

Einzig bei Nationen der letzteren Art, nämlich bei denjenigen, welche alle erforderlichen geistigen und materiellen Eigenschaften und Mittel besitzen, um eine eigene Manufakturkraft zu pflanzen und dadurch den höchsten Grad von Civilisation, von materiellem Wohlstand und politischer Macht zu erstreben, welche aber durch die Konkurrenz einer bereits weiter vorgerückten auswärtigen Manufakturkraft in ihren Fortschritten aufgehalten werden — nur bei solchen ist die Handelsbeschränkung zum Zweck der Pflanzung und Beschützung einer eigenen Manufakturkraft zu rechtfertigen, und auch bei ihnen ist sie es nur so lange, bis die Manufakturkraft zureichend erstarkt ist, um die fremde Konkurrenz nicht mehr fürchten zu dürfen, und von da an nur insoweit, als nöthig ist, um die inländische Manufakturkraft in ihren Wurzeln zu beschützen.

Das Schutzsystem würde gegen den wohlverstandenen Vortheil der eigenen Nation verstoßen, wollte es die fremde Konkurrenz gänzlich und auf einmal ausschließen und die zu beschützende Nation von anderen Nationen isoliren. Ist die zu beschützende Manufakturkraft noch in der ersten Periode ihrer Entwicklung, so müssen die Schutzzölle sehr gemäßigt sein, sie dürfen nur allmälig mit der Zunahme der geistigen und materiellen Kapitale, der technischen Geschicklichkeiten und des Unternehmungsgeistes der Nation steigen. Auch ist keineswegs erforderlich, daß alle Industriezweige auf gleiche Weise beschützt werden. Besonderen Schutz erfordern nur die wichtigsten Zweige, zu deren Betrieb große Anlage- und Betriebskapitale, viele Maschinerie, also viele technische Kenntnisse, Geschicklichkeiten und Uebungen und viele Arbeiter erfordert werden, und deren Produkte unter die ersten Lebensbedürfnisse gehören*), folglich in Beziehung

*) Ein Beispiel, wie ein Schutzzoll derart in der Geschichte der Zoll- und Handelspolitik angewendet worden ist, um der heimischen Industrie gegen die vorangeeilte Industrie des Auslandes Frist zur Entwicklung zu gewähren, ist u. a. in der Geschichte der deutschen Eisenzölle zu finden. Der Zollverein führte seit dem 1. September 1844 einen Roheisenzoll (½ Thaler per Centner) ein, weil Englands Uebergewicht auf dem vollständig durchgeführten Betrieb mit Koke oder Steinkohlen beruhte, während die deutschen Hochöfen die Erze noch fast ausschließlich mit Holzkohle

auf ihren Totalwerth wie auf die nationale Selbständigkeit von der größten Wichtigkeit sind, wie z. B. die Wollen-, Baumwollen- und Leinenfabriken.

Werden diese Hauptzweige gehörig beschützt und ausgebildet, so ranken alle übrigen, minder bedeutenden Manufakturzweige auch bei geringerem Schutz an ihnen empor.

Nie wird eine bloße Agrikulturnation ihren inländischen und ausländischen Handel, ihre inländischen Transportmittel und ihre auswärtige Schiffahrt ansehnlich ausbilden, ihre Bevölkerung in gleichem Verhältniß mit ihrem Wohlstand vermehren, oder in ihrer moralischen, intellektuellen, socialen und politischen Bildung bedeutende Fortschritte machen; sie wird nie bedeutende politische Macht erlangen oder in den Stand gesetzt werden, auf die Bildung und Fortschritte minder vorgerückter Völker zu wirken und eigene Kolonien anzulegen. Der bloße Agrikulturstaat ist ein unendlich minder vollkommener Zustand als der Agrikulturmanufakturstaat. Ersterer ist immer ökonomisch und politisch mehr oder weniger von denjenigen fremden Nationen abhängig, die ihm Agrikulturprodukte gegen Manufakturwaaren abnehmen. Er kann nicht für sich selbst bestimmen, wie viel er produciren will, er muß warten, wie viel Andere von ihm kaufen wollen. Diese Anderen, die Agrikulturmanufakturstaaten, produciren selbst große Massen von Rohstoffen und Lebensmitteln und suppliren nur das Fehlende durch Einfuhr von den Agrikulturnationen. Einmal sind also diese mit ihrem Absatz abhängig von den Zufälligkeiten einer mehr oder minder reichen Ernte bei den Agrikulturmanufakturnationen; sodann konkurriren sie in dieser Zufuhr mit anderen Agrikulturnationen, wodurch dieser an sich sehr ungewisse Absatz noch ungewisser wird. Endlich sind sie der Gefahr ausgesetzt, durch Kriege oder Handelsmaaßregeln in ihrem Verkehr mit fremden Manufakturnationen gestört zu werden, wodurch sie den doppelten Nachtheil erleiden: keine Käufer für ihren Ueberschuß an Agrikulturprodukten zu finden und der ihnen erforderlichen Manufakturwaaren zu entbehren. Eine Agrikulturnation ist ein Individuum mit einem Arm, das sich eines fremden Armes bedient, dessen Beihülfe ihm aber nicht für alle Fälle sicher ist;

---

schmolzen. Um die Umwandlung des Holzkohlenbetriebes zum Steinkohlenbetriebe durchzuführen, bedurfte es kostspieliger neuer Anlagen, ja vielfach einer Uebersiedelung der Hochöfen aus den Waldrevieren in die Steinkohlenreviere, dann des Ausbaues eines neuen Verkehrsnetzes, kurz einer Umgestaltung des Betriebes, welche in England 100 Jahre früher begonnen und 50 Jahre gebraucht hatte. Vgl. Max Sering, Geschichte der preußisch-deutschen Eisenzölle, von 1818 bis zur Gegenwart. Leipzig 1882 (Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen. 3. Band, 4. Heft), S. 63—72.

eine Agrikulturmanufakturnation ist ein Individuum, dem zwei eigene Arme zur Verfügung stehen.

§ 303. Die wirthschaftliche und kulturelle Ueberlegenheit des heutigen Manufakturstaates über den Agrikulturstaat erläutert List in folgenden Sätzen [1]:

Die Wissenschaften und die Gewerbe in Verbindung haben jene große, materielle Kraft hervorgerufen, welche der neuen Gesellschaft die Sklavenarbeit des Alterthums zehnfältig ersetzt und die auf die Zustände der Massen, auf die Civilisirung barbarischer, auf die Bevölkerung unbewohnter Länder und auf die Macht der Nationen alter Kultur einen so unermeßlichen Einfluß auszuüben berufen ist — die Maschinenkraft.

Eine Manufakturnation hat hundertmal mehr Gelegenheit, die Maschinenkraft in Anwendung zu bringen als die Agrikulturnation. Ein Krüppel kann durch Leitung einer Dampfmaschine hundertmal mehr leisten als der stärkste Mann mit der bloßen Hand.

Die Maschinenkraft in Verbindung mit den Transportvervollkommnungen der neuesten Zeit gibt dem Manufakturstaat eine unermeßliche Superiorität über den bloßen Agrikulturstaat. Daß Kanäle, Eisenbahnen und Dampfschiffahrt nur vermittelst der Manufakturkraft aufkommen und nur durch dieselbe sich über die ganze Oberfläche des Landes verbreiten können, liegt am Tage. Im bloßen Agrikulturstaat, wo jeder den größten Theil seiner Bedürfnisse selbst producirt und den größten Theil seiner Produkte selbst konsumirt, wo die Individuen unter sich nur in geringem Güter- und Personenverkehr stehen, kann weder an Gütern noch an Personen ein so großer Transport stattfinden, daß die Kosten der Anlage und Unterhaltung dieser Maschinen dadurch vergütet würden.

Neue Erfindungen und Verbesserungen haben im bloßen Agrikulturstaat nur geringen Werth. Diejenigen, welche sich damit befassen, werden hier in der Regel das Opfer ihrer Bestrebungen, während es im Manufakturstaat keinen Weg giebt, der schneller zu Reichthum und Ansehen führt, als den der Erfindung und Entdeckung.

Wie auf die Entwicklung der geistigen Kräfte der Nation, so wirken die Manufakturen auch auf die Entwicklung der physischen Arbeitskraft, indem sie den Arbeitern Genußreizmittel zur Anstrengung ihrer Kräfte bieten und Gelegenheit, diese Kräfte zu verwerthen. Es ist eine un-

[1] S. 174 ff.

bestrittene Beobachtung, daß in blühenden Manufakturstaaten der Arbeiter, abgesehen von der Beihülfe, welche ihm aus den besseren Maschinen und Werkzeugen erwächst, ein größeres Tagewerk zu Stande bringt als in bloßen Agrikulturstaaten.

Zur Erkenntniß des Werthes der Zeit kommen die Völker erst durch die Industrie. Der Eifer des Manufakturisten, seine Zeit höchstmöglich zu verwerthen, theilt sich dem Agrikulturisten mit. Durch die vermittelst der Manufakturen vergrößerte Nachfrage nach landwirthschaftlichen Produkten wird die Rente, also der Werth des Grundes und Bodens, gesteigert, größere Kapitale werden auf den Betrieb verwendet, die Genüsse vermehren sich, man muß dem Boden einen größeren Ertrag abgewinnen, um die vermehrten Renten und Kapitalzinsen und die größeren Konsumtionen bestreiten zu können.

Bei der Isolirung, in welcher der Agrikulturist lebt, und bei der Beschränktheit seiner Bildung ist er wenig fähig, zur allgemeinen Civilisation beizutragen oder den Werth politischer Institutionen kennen zu lernen. Dazu kommt, daß er meist in der Abhängigkeit des Grundbesitzers steht. Noch überall haben die bloßen Agrikulturnationen in der Sklaverei oder doch unter dem Druck der Despoten- oder der Feudal- oder Priesterherrschaft gelebt. Schon der ausschließliche Besitz des Grundes und Bodens gab dem Alleinherrscher oder den Optimaten oder der Priesterkaste eine Gewalt über die Masse der landwirthschaftlichen Bevölkerung, welcher diese sich aus eigener Kraft nicht zu entziehen vermochte.

Das Gesetz der Theilung der Geschäftsoperationen und der Konföderation der produktiven Kräfte drängt dagegen die verschiedenen Manufakturisten zu einander hin. Reibung erzeugt die Funken des Geistes wie die des natürlichen Feuers. Geistige Reibung ist aber nur da, wo nahes Zusammenleben, wo häufige geschäftliche, wissenschaftliche, sociale, bürgerliche und politische Berührung, wo großer Verkehr an Gütern und Ideen. Je mehr Menschen an demselben Ort vereinigt leben, je mehr jeder von der Mitwirkung der übrigen abhängt, je mehr das Geschäft jedes Einzelnen Kenntnisse, Umsicht, Bildung erfordert, je weniger Willkür und rechtswidrige Anmaaßungen sich mit der Thätigkeit Aller vertragen, um so vollkommener die bürgerlichen Institutionen, um so größer der Grad der Freiheit, um so mehr Gelegenheit, sich selbst zu bilden oder zur Bildung Anderer mitzuwirken.

Daher ist überall und zu allen Zeiten die Freiheit und Civilisation von den Städten ausgegangen: im Alterthum in Griechenland und Italien, im Mittelalter in Italien, Deutschland, Belgien und Hol-

land, später in England, in der neuesten Zeit in Nordamerika und Frankreich.

In einer Zeit, wo die Technik und die Mechanik so unermeßlichen Einfluß auf die Kriegsführung üben, wo alle Kriegsoperationen so sehr durch den Stand der Staatseinkünfte bedingt sind, wo bei der Vertheidigung so viel darauf ankommt, ob die Masse der Nation reich oder arm, intelligent oder verdummt, energisch oder in Apathie versunken ist, ob ihre Sympathien ohne Ausnahme dem Vaterlande angehören — in einer solchen Zeit muß der Werth der Manufakturen mehr als je aus dem politischen Gesichtspunkt beurtheilt werden.

Im Vorangehenden haben wir die wesentlichen Züge von Friedrich List's System der Handelspolitik kennen gelernt.

§ 304. Das List'sche System der Handelspolitik ist, wie wir gesehen haben, auf die Entwicklung der „Manufakturkraft" gerichtet, welche England zu List's Zeit bereits besaß, welche Deutschland nach List's Idealen erringen sollte. Die erzieherischen Maaßregeln für diesen Zweck, die sich vorzugsweise in Schutzzöllen gegen die überlegene Industrie des Auslandes, zumal Englands, erweisen sollten, waren auf die Manufakturen beschränkt, weil der „Agrikulturstaat" die fertige Thatsache war, aus welcher sich der Manufakturstaat erst entwickeln sollte. An der Agrikultur war nichts zu erziehen; auch war sie, wie die Thatsachen lehrten, gerade im Agrikulturstaat der Konkurrenz des Auslandes so sehr gewachsen, daß sie dieses vielmehr mit ihren den heimischen Bedarf überschreitenden Ueberschüssen versorgte.

Was List für sie anstrebte, war der nähere und zuverlässigere heimische Markt, der ihren Ueberschüssen gesichert sein sollte durch die Entwicklung der heimischen Manufakturen. Aber ihre Leistungsfähigkeit gegenüber der Konkurrenz des Auslandes wurde nicht in Frage gestellt.

Anders dasjenige System, welches, verschieden von jedem der im Vorangehenden dargestellten Systeme der Handelspolitik, als das System der „Solidarität der protektionistischen Interessen" bezeichnet worden ist.

Dasselbe entstand in Frankreich in den ersten Jahren der bourbonischen Restauration[*]. Die Grundbesitzer benutzten ihren neugewon-

[*] W. Lexis, Die französischen Ausfuhrprämien im Zusammenhange mit der Tarifgeschichte und Handelsentwicklung Frankreichs seit der Restauration. Bonn 1870. S. 60 ff.

neuen Einfluß im Staatswesen, sich nach dem Beispiele der englischen Kornschutzzollgesetzgebung vom Jahre 1815 einen ähnlichen Schutz zu schaffen. Sie begriffen aber, daß sie ihre Forderungen nur dann durchzusetzen im Stande sein würden, wenn die Konsumenten und die industriellen Producenten ihrerseits abgefunden würden. Der „Schutz der nationalen Arbeit" wurde das Losungswort dieses Systems. Landwirthschaftliche, industrielle, kommerzielle Arbeit sollte zu gleicher Zeit geschützt werden.

Die Landwirthschaft zunächst erlangte Zölle für alle ihre Produkte, die nach dem Systeme Colbert's wie List's hätten unbelastet bleiben müssen. Bei Getreide, Oelsamen, Flachs u. s. w. blieb der Schutzzoll noch in mäßigen Grenzen, aber er wurde exorbitant für Vieh und namentlich für Wolle.

Die Kolonien wurden für die hohe Besteuerung ihrer Produkte, welche die Finanzlage des Staates nothwendig erscheinen ließ, durch noch höhere Zölle auf ausländische Kolonialwaaren entschädigt; und diese Begünstigung war um so wirksamer, als die Produktion der französischen Kolonien den Bedarf des Mutterlandes an Zucker und Kaffee nicht mehr decken konnte, der vollständige Absatz auf dem französischen Markte ihr also ohnehin gesichert war.

Die Rhederei der Seeplätze erhielt als Antheil an dieser Vertheilung der schutzzöllnerischen Segnungen einen allgemeinen Zollzuschlag auf die Einfuhr von Waaren, die in fremden Schiffen oder zu Lande erfolgte.

Die Fabrikanten endlich erhielten für die theils zum Schutze der Landwirthschaft, theils im Interesse der Finanzen eingeführten Rohstoffzölle eine reichliche Entschädigung in dem System von Prämien neben der mehr oder weniger prohibitiven Belastung der vom Auslande her konkurrirenden Fabrikate.

§ 305. Die endgültige Gestalt erhielt dieses System in dem französischen Zolltarif vom 27. Juli 1822.

Zuvor schon hatte das Gesetz vom 16. Juli 1819 einen Einfuhrzoll für Getreide geschaffen, der mit der Niedrigkeit des Preises stieg (bis auf 4¼ bezw. 5¼ Francs bei regional abgestuften Preisen von 20, 18, 16 Francs für das Hektoliter) und bei niedrigeren Preisen sich in ein absolutes Einfuhrverbot verwandelte. Die Gesetze vom 7. Juni 1820 und vom 4. Juli 1821 hatten jenen Tarif noch verschärft. Die Einfuhr wurde verboten, sobald die Preise (je nach den vier

Regionen des französischen Staatsgebietes) unter 24, 22, 20, 18 Francs waren.

Der Zolltarif vom 27. Juli 1822 erhöhte den Eingangszoll für gemästete Ochsen von 3 Francs auf 50 Francs. Die Wolle, welche bereits durch das Gesetz vom 7. Juni 1820 mit einem Eingangszolle von 65½ Francs für 100 kg belegt war, wurde noch höher belastet.

Dem entsprach die Belastung des fremden Roheisens (9 bis 15 Francs für 100 kg), des Stabeisens (25–50 Francs), der Sensen (150 Francs, d. h. fast 90 Procent des Werthes).

Den Leinenfabrikanten wurde eine Entschädigung für die Mehrbelastung des fremden Flachses und Hanfes gegeben, indem man die Garnzölle erhöhte und die Tafelleinwand bis zu 500 Francs belegte.

Die Baumwollwaaren des Auslandes waren bereits durch vorausgehende Gesetze verboten.

Zum Besten der Kolonien wurde der Zoll auf fremden Rohzucker abermals erhöht und zwar auf 110 Francs bei der Einfuhr unter ausländischer Flagge.

Diese Errungenschaften des Gesetzes vom 27. Juli 1822 wurden, da die Klagen immer noch nicht verstummten, in den folgenden Jahren noch vergrößert. Eine Ordonnanz vom 14. Mai 1823 vervielfachte, in Erwägung der „beklagenswerthen Lage der Landwirthschaft", die bestehenden Wollzölle mit vier: feine gewaschene Wolle hatte demnach (ohne Decime und Flaggenzuschlag) 240 Francs zu entrichten. Die Wollfabrikanten wurden abgefunden durch Erhöhung der Zölle auf die noch zugelassenen Wollenwaaren, zum Theil um 50 Procent, und durch eine enorme Steigerung der Ausfuhrprämien, die zwischen 132 und 396 Francs normirt wurden.

Dem folgten die Ordonnanzen vom 20. December 1824 und vom 13. Juli 1825, und endlich das Gesetz vom 17. Mai 1826 mit neuen Zugeständnissen.

Die Ausfuhrprämien bildeten in diesem System einen Mechanismus, durch welchen Frankreich seine Verbindung mit der Außenwelt bewahrte.

Die hohe Besteuerung der Rohstoffe und landwirthschaftlichen Produkte würden manchem wichtigen Industriezweige den Weg über die Grenze abgeschnitten haben. Die Prämien aber ermöglichten nicht nur den Absatz nach außen, sondern sie setzten auch die Fabrikanten in den Stand, durch Verminderung der inländischen Konkurrenz die Vortheile der Verbote und hohen Schutzzölle möglichst lange zu genießen.

Die Konsumenten aber hatten die Kosten zu tragen.

§ 306. Man könnte einwenden, daß bei einem solchen System des allgemeinen Schutzes in dem nach außen abgesperrten Lande die relative Lage der verschiedenen geschützten Produktionszweige wieder eine ähnliche werden mußte, als wenn jener allgemeine Schutz gar nicht bestanden hätte.

Indessen erstens wäre dieses eine schwache Rechtfertigung für ein so verwickeltes System, da sich ja dagegen sagen läßt, es wäre auf viel einfacherem Wege derselbe Zweck zu erreichen, ohne jeden Schutz. Gleichen sich nämlich die mannigfaltigen Zugeständnisse für die einzelnen Produktionszweige wider einander aus, sind die einen Vortheile die Folge der anderen, Ausgleichungen, welche das wieder gut machen, was zu Lasten des einen Produktionszweiges für den anderen Produktionszweig gethan ist — so hat die Doktrin des Freihandels Recht, welche sich anheischig macht, dasselbe Ziel ohne solche Umschweife zu erreichen.

Zweitens aber, wenn in diesem System der Ausgleichungen schutzzöllnerischer Wohlthaten Lücken übrig bleiben, so ist dies zwar eine Widerlegung des ersten Argumentes von dem vergeblichen Umwege, an dessen Stelle ein kürzerer Weg zum selben Ziele führt. Allein daß die Lücken übrig bleiben, trifft einen desto wunderen Punkt dieses Systems.

Eine Lücke ist es, daß thatsächlich die Allgemeinheit des Schutzes nicht alle Produktionszweige umfaßt. Diejenigen bleiben ausgeschlossen, welche überhaupt nicht geschützt werden können, selbst wenn ein Schutzzoll dafür auf dem Papiere steht. Es sind die stärksten Leistungen in der Produktion eines Landes, die naturwüchsigen Erzeugnisse im eminenten Sinne, die gleichsam ein natürliches Monopol des Landes einschließen. In Frankreich spielt diese Rolle die Weinproduktion. Die französischen Weinproducenten haben die ausländische Konkurrenz nicht zu fürchten gehabt, daher von jeher das Protektivsystem bekämpft. Und mit Recht. Auf die Produktion des Weines (und der entsprechenden Güter in anderen Ländern) wird der Druck des allgemeinen Schutzsystems abgewälzt. Für ihr mit relativ geringen Kosten hergestelltes Erzeugniß erhalten sie eine kleinere Quantität, sowohl der hoch verzollten ausländischen wie der unter verhältnißmäßig ungünstigen Umständen fabricirten inländischen Güter, als sie bei freiem Verkehr hätten eintauschen können. Der Absatz nach außen wird für diese Produkte gehemmt, weil die Waaren, die in letzter Instanz die Bezahlung derselben bilden würden, durch die Zollschranken zurückgehalten werden, und diese Hemmung des Abflusses in Verbindung mit der natürlichen Leichtigkeit der Erzeugung macht es den Producenten unmöglich, ihre Preise gegenüber den schwierig arbeitenden

geschützten Industrien zu steigern. Trotz der Steigerung der Zollsätze sind die Zolleinnahmen in Bordeaux 1820—1826 von 14½ auf 10½ Millionen Francs zurückgegangen.

§ 307. Eine Lücke ist es dann aber ferner, und eine viel empfindlichere Lücke, daß durch dieses System allgemeinen Schutzes gleichsam eine Zurückschraubung stattfindet für die Gesammtheit der Produktionszweige eines Landes — mit Ausnahme jener eminent überlegenen Zweige — eine Zurückschraubung auf der Bahn des Fortschrittes in der Produktivität. Indem jeder oder nahezu jeder Produktionszweig als hülfsbedürftig behandelt wird, hülfsbedürftig gegenüber der siegreichen Produktivität der anderen Länder, stellt man dem Zustande der Produktivität des eigenen Landes nicht nur das Zeugniß des Zurückgebliebenseins aus, man befestigt auch diesen Zustand durch die Absperrungsmaaßregeln.

Wenn weder der Kornproducent noch der Viehzüchter oder der Wollproducent, weder der Bergwerksbesitzer noch der Hüttenbesitzer, weder der Baumwollfabrikant noch der Maschinenfabrikant ohne starken Schutz gegen die ausländischen Leistungen gleicher Art sich zu behaupten vermögen, so beweist dieses, daß die Gesammtheit dieser Producenten jene Mittel der Produktion nicht anwendet, welche die Verwohlfeilerung der Kosten in den anderen Ländern herbeigeführt haben. Diese größere Kostbarkeit der heimischen Produktion fast jeder Art kann nichts anderes als eine Verkümmerung in der Versorgung mit Gütern für die ganze Volkswirthschaft bedeuten. Denn wäre dem nicht so, dann hätte die fortschreitende Verbilligung und Ergiebigkeit der Produktion für die Volkswirthschaft überhaupt keine Bedeutung — was durch die ersten Begriffe der Wissenschaft widerlegt wird.

Ein solcher Zustand der Hemmung braucht nicht den Niedergang der Volkswirthschaft in sich zu schließen. Aber er bedeutet, gegenüber den voranschreitenden Ländern, einen Stillstand — Stillstand der Bevölkerungszunahme, Stillstand der Einkommensverhältnisse und des Bedürfnißkreises für die große Masse des Volkes.

Dies schließt nicht aus, daß auch im positiven Sinne eine konservirende Wirkung durch ein solches System geübt wird, daß gewisse Gruppen der Producenten gegen den Anprall der veränderten Produktionsweise gedeckt werden, die sonst zu Grunde gehen würden. Jedoch es ist eben die Frage, ob diese Gruppen, welche der Produktivität des Zeitalters nicht gewachsen sind, konservirt werden sollen, ob sie nicht

Platz zu machen haben den Fortschritten, die sie selber mitzumachen nicht fähig sind.

Dieses System ist daher ein Rückschritt gegenüber den geläuterten Ideen des Merkantilsystems und vollends gegenüber dem Erziehungssystem von List.

Bei letzterem handelt es sich um Ergänzungen der erworbenen Produktivität; es handelt sich um zeitweilige Opfer für einen klaren Zweck. Selbst Colbert, der oft in so übertriebener Weise seit Adam Smith und seinen Vorläufern als der Hauptvertreter des Merkantilsystems dargestellt worden ist, selbst Colbert wollte den Schutz, den er der Industrie gewährte, nur als zeitweilige „Krücken" angesehen wissen.

In dem System der „Solidarität" fehlt solch ein Ziel, fehlt solch eine Begrenzung. Es ist nichts als die Austheilung von Unterstützungen an alle diejenigen Gruppen der Produktion, welche ihre Interessen geltend zu machen wissen. Es ist zumal eine realpolitische Ausgeburt des parlamentarischen Systems auf dessen niederer Stufe, auf welcher es vorzugsweise seine Schattenseiten offenbart.

§ 308. Wir betrachten endlich das System des Freihandels, für welches die Handelspolitik Großbritanniens seit der Mitte des 19. Jahrhunderts typisch geworden ist.

Man hat neuerdings öfters aus der Ansicht einer historischen Richtung den Lehren unserer Wissenschaft das zweifelhafte Wohlwollen erwiesen, in ihnen nichts anderes zu sehen als den Reflex ihrer Umgebung in der Welt der Thatsachen. Insbesondere hat man diese Auffassung auf jene Schulen unseres Faches ausgedehnt, welche zum ersten Male, und zum ersten Male mit Recht, den Anspruch erhoben haben, mehr zu sein als solch ein Reflex der sich wandelnden Thatsachen, nämlich dauernde Gedanken, welche das befestigen, was in schwankender Erscheinung schwebt.

Die Lehre vom Freihandel und ihr historisches Schicksal sind jener Ansicht nicht günstig. Die physiokratische Schule, welche dem Werke des Adam Smith voraufging, sammt ihren Vorläufern, fordert den internationalen Freihandel, ohne daß sie damit in irgend einer Epoche sich als Mundstück ihres Zeitalters erwiesen hätte, wie sie es im Gebiete der wirthschaftlichen Freiheit sonst gezeigt hat. Von Boisguillebert bis zur Gegenwart sind zwei Jahrhunderte verflossen. Aber immer noch hat die wirkliche Handelspolitik Frankreichs und der meisten anderen Staaten in vollendetem Widerspruche zu jenen Doktrinen gestanden,

welche doch nach allen anderen Seiten hin so mächtig sich erwiesen haben.

Boisguillebert sagt*) 70 Jahre vor Adam Smith: „Ein Land handelt mit einem anderen Lande ganz wie ein Kaufmann mit einem anderen Kaufmann; dieselben Maaßregeln und dieselben Erleichterungen müssen bei diesem Handel beobachtet werden."

Oder einer der Physiokraten, Le Trosne**), sagt: „Wenn die Hindernisse, welche die Nationen ihrem Handel setzen, wechselseitige sind, ist auch der Verlust ein wechselseitiger, und diejenige Nation, welche die geringsten Hindernisse bereitet, ist diejenige, welche den geringsten Nachtheil erleidet. Da es die Nationen sind, welche die Kosten des Handels tragen, die auf ihren Käufen und Verkäufen lasten, so sind sie es, welche die Vertheuerung tragen. Es ist für sie gleichgültig, durch wen diese Kosten und deren Vortheile gewonnen werden, aber worauf es ihnen ankommt, ist, daß dieselben so niedrig wie möglich seien, und die volle Konkurrenz ist das einzige Mittel zur Erlangung dieses Vortheils."

Für Adam Smith dürfte eine solche Stellung mit etwas größerem Rechte in Anspruch genommen werden. Und dennoch. Sein Zeitalter ist noch dasjenige, in welchem die englische Handelspolitik gegen die herkömmliche Uebermacht der Holländer ankämpft. Erst nach beinahe einem Jahrhundert ist für die wirkliche englische Volkswirthschaft der Moment gekommen, wo England seiner Handelspolitik die Worte zu Grunde legt, die Adam Smith ausgesprochen: „Was Klugheit ist in dem Verhalten jeder einzelnen Familie, kann schwerlich Thorheit sein in dem Verhalten eines großen Reiches."

§ 309. Der Uebergang zum Freihandel vollzieht sich in England stufenweise während der Jahre 1822—1860.

Die Tarifreformen Canning's und Huskisson's 1822—1826 machen den Anfang; es folgen die beiden Tarifreformen Sir Robert Peel's 1842 und 1845/46; der Abschluß erfolgt durch die Maaßregeln Gladstone's in den Jahren 1853 und 1860.

Im Jahre 1824 betrugen die Schutzzölle bei den wichtigsten Fabrikaten noch 50—80 Procent des Werthes. Es bestanden damals noch

*) Factum de la France (1707) chap. X. Economistes financiers du XVIII. siècle, par Eugène Daire. Paris 1843, p. 327.

**) De l'intérêt social. Physiocrates par Eugène Daire. Paris 1846. Deuxième partie p. 974.

Einfuhrverbote und Ausfuhrverbote. Der Tarif von 1833 befreit 58 Artikel völlig, enthält aber noch Schutzzölle von 8—30 Procent auf die wichtigsten Fabrikate; im Einzelnen (Lederwaaren) selbst bis 75 Procent.

Noch länger dauerten die Schutzmaaßregeln für die landwirthschaftlichen Produkte. Bis Mitte des 18. Jahrhunderts war England ein getreideausführendes Land (Gerste, Malz, Weizen, Mehl). Mit dem Jahre 1790 tritt die Ausfuhr für immer hinter der Einfuhr zurück. Das Gesetz von 1791 stellte bei einem Weizenpreise von 50 Schilling per Quarter einen Prohibitivzoll von 24 Schilling fest. Weiter ging das Gesetz von 1804. Das Gesetz von 1815 verbot die Einfuhr von Weizen bei Preisen unter 80 Schilling. Das Gesetz von 1828 führte die gleitende Skala des Einfuhrzolles (sliding scale) ein, vermöge deren je höher der Preis, desto niedriger der Zoll war und umgekehrt (bei einem Preise von 64 Schilling ein Zoll von 23 Schilling; bei einem Preise von 73 Schilling und mehr ein Zoll von 1 Schilling).

Als in Folge von Mißernten der Weizenpreis 1838 auf 77 Schilling stieg, begann die Agitation der „Anti-Corn-Law-League“ unter Führung von Richard Cobden.

Das Gesetz Peel's von 1842 erleichterte die Korneinfuhr; das Gesetz von 1846 hob die Kornzölle bis auf einen kleinen Rest auf. Vom 1. Februar 1849 ab sollte alles über See eingeführte Getreide nur einer Abgabe von 1 Schilling per Quarter unterworfen sein. Dieser Zoll wurde 1864 in einen Gewichtszoll von 3 Pence per Centner umgewandelt, endlich 1869 in Folge des Handelsvertrages mit Oesterreich vollständig aufgehoben.

Ein 1840 zur Untersuchung der Frage der Einfuhrzölle eingesetzter Parlamentsausschuß empfahl eine durchgängige und radikale Vereinfachung der Tarife. Statt der zahllosen unergiebigen Zölle sollte eine kleinere Zahl der ergiebigsten Artikel mäßig besteuert werden. Der Tarif von 1842 hob die Zölle auf 750 Artikel auf, ersetzte die Einfuhrverbote für Vieh durch mäßige Einfuhrzölle, hob die Zölle auf Rohstoffe auf oder ermäßigte sie auf 5 Procent und ermäßigte die Zölle auf Halbfabrikate grundsätzlich auf 12 Procent.

Dem entsprach auf der anderen Seite eine Verminderung der Schutzzölle für die Fabrikate auf höchstens 20 Procent (nur für Seidenwaaren 25—40 Procent). Ausfuhrzölle blieben für Kohle und Wolle noch bestehen.

Auf dem beschrittenen Wege ging der Tarif von 1845 weiter. Er machte 430 Artikel zollfrei.

Die Aufhebung der Kornzölle war ein Triumph der Großindustriellen Englands über die Großgrundbesitzer. Aber sie war zugleich der Triumph des Freihandels überhaupt. In der That bedurfte die englische Industrie des Schutzes nicht mehr (mit Ausnahme der Seidenindustrie und einiger weniger anderer Zweige). Jedes folgende Jahr brachte weitere Zollermäßigungen. Im Jahre 1853 wurden durch Gladstone neuerdings 123 Artikel zollfrei gemacht, 146 andere erleichtert. Es bestanden nur noch Schutzzölle in Höhe von 10 Procent auf Fabrikate.

Der letzte Schritt war dann Gladstone's Tarifgesetz vom Jahre 1860, Hand in Hand mit dem englisch-französischen Handelsvertrag. Völlige Gleichstellung der Kolonien mit den fremden Ländern, grundsätzliche Aufhebung der Fabrikatzölle, Aufhebung auch eines Theiles der Finanzzölle bis auf einen Rest von etwa einem Dutzend Artikel: Wein, Tabak, Branntwein, Thee, Zucker, Kaffee, Kakao, Südfrüchte. Seit 1875 ist Zucker befreit, seit 1866 der Theezoll (auf 6 Pence für das Pfund) ermäßigt, seit 1890 auf 4 Pence. Im Jahre 1895/96 war die ganze Zolleinnahme 20,76 Millionen £, davon kommen auf Wein, Spirituosen, Thee und Tabak 20 Millionen.

Auf diese Weise ist seit mehr als einem Menschenalter das System des Freihandels in England verwirklicht, d. h. völlige Freiheit des Güteraustausches mit anderen Nationen, soweit es sich um die englische Zollgrenze handelt. Als Rest der Vergangenheit nur solche Beschränkungen der freien Einfuhr, welche als eine zweckmäßige und concentrirte Besteuerung gewisser hervorragender Verbrauchsgegenstände gerechtfertigt werden oder als Ausgleichung von inländischen Steuern auf gleichartige Gegenstände.

Daneben nicht nur keine schutzzöllnerischen Maaßregeln zu Gunsten von heimischen Produktionszweigen, sondern jene wenigen Finanzzölle selber so eingerichtet, daß sie auch nicht mittelbar als Schutzmaaßregeln dienen können, weil (unähnlich Deutschland, Frankreich, Oesterreich-Ungarn) Tabak und Wein in England nicht gebaut werden oder (wie Tabak) nicht gebaut werden dürfen.

§ 310. Dieses Freihandelssystem Englands war der Abschluß einer Jahrhunderte langen Vorbereitung für seine weltbeherrschende Leistungsfähigkeit in Industrie und Handel. Es öffnete die Grenzen Englands in dem Augenblicke, da England sicher war, von der Konkurrenz anderer Völker nichts zu fürchten zu haben, es sei denn in einzelnen

untergeordneten Industriezweigen, oder in denjenigen Richtungen der Produktion, welche eine dichtbevölkerte und hochindustrielle Volkswirthschaft nothwendiger Weise der Konkurrenz anderer Völker überlassen muß, sowohl im Interesse der wohlfeilen Versorgung seiner eigenen Bevölkerung wie behufs des internationalen Güteraustausches, welcher auf Geben und Nehmen beruht, wie jeder andere Güteraustausch — in der Richtung der landwirthschaftlichen Produktion, zumal an Brotstoffen.

Die Folge dieses Freihandelssystems ist eine *internationale Arbeitstheilung*, welche im höchstmöglichen Umfange das Industrievolk zur Werkstätte der fremden Völker, die fremden Völker zum Landgute des Industrievolks macht. Die Rohstoffe der Industrie fallen selber der internationalen Arbeitstheilung insofern anheim, als sie nur zu einem Theile von der Natur dem Industrievolke mitgegeben sind (Eisen, Kohle), zu einem anderen Theile durch den Weltverkehr eingetauscht werden (Baumwolle, Schafwolle), sei es aus natürlichen Gründen, sei es aus Gründen der volkswirthschaftlichen Entwicklung.

Als Gesammterfolg davon erscheint großes Wachsthum in der Zahl der Bevölkerung und in dem Wohlstande derselben.

Hier zur Erläuterung einige statistische Zahlen.

Die *Ausfuhr* an britischen Erzeugnissen betrug in den Jahren:

1821—1825	durchschnittlich	37	Millionen	£
1846—1850	„	61	„	„
1856—1860	„	124	„	„
1861—1864	„	139	„	„
1871—1874	„	243	„	„
1881—1884	„	237	„	„
1891—1895	„	227	„	„

Im Einzelnen wurden exportirt:

an *Baumwollfabrikaten und Baumwollgarnen*:

1853	. . . .	33	Millionen £
1859	. . . .	48	„ „
1865	. . . .	57	„ „
1867	. . . .	71	„ „
1881	. . . .	79	„ „
1890	. . . .	74	„ „
1895	. . . .	64	„ „

an *Wollenfabrikaten* (und -Halbfabrikaten):

1853	. . . .	11	Millionen £
1859	. . . .	15	„ „

1865	26	Millionen £
1867	26	„ „
1881	21	„ „
1890	24	„ „
1895	25	„ „

an Eisen und Stahl, zumal Eisenbahnschienen, sowie an Maschinen, insbesondere Dampfmaschinen:

1853	13	Millionen £
1859	16	„ „
1865	19	„ „
1867	20	„ „
1881	38	„ „
1890	47	„ „
1895	34	„ „

An Kohlen wurden ausgeführt:

1853	2	Millionen £
1866	5	„ „
1881	9	„ „
1890	20	„ „
1895	17	„ „

Dagegen wurden eingeführt an Weizen und Weizenmehl:
1853—1856 durchschnittlich 19 Millionen Centner,
davon für den heimischen Bedarf behalten 79 Pfund per Kopf.
1892—1895 durchschnittlich 93 Millionen Centner,
davon für den heimischen Bedarf 258 Pfund per Kopf.
Der Werth der Einfuhr von Weizen und Mehl betrug:

1854—1856 durchschnittlich	15	Millionen £
1892—1895 „	31	„ „

Dabei ist der Preis des Weizens in demselben Zeitraum derart gesunken, wie es die folgenden Zahlen zeigen:

1853—1856	67	Schilling für den Imperial-Quarter
1892—1895	25	„ „ „ „

An roher Schafwolle wurde eingeführt (nach Abzug der Wiederausfuhr im rohen Zustande):

1853—1856	87	Millionen Pfund
1892—1895	343	„ „

Zu dieser Entwicklung hat namentlich die Zufuhr Australasiens beigetragen. Von hier kamen:

1853—1856	49	Millionen Pfund
1892—1896	510	„ „

freilich auch mit dem Erfolge, daß der Zwischenhandel Englands in Rohwolle mächtig gewachsen ist. Die Wiederausfuhr davon betrug überhaupt:

1853—1856	23	Millionen Pfund
1892—1895	382	„ „

§ 311. Das englische Freihandelssystem ist so enge mit der Entwicklung Englands zu dem Gipfel eines Industrie- und Handelsstaates der Gegenwart verknüpft, daß man wohl die Behauptung wagen darf, es sei dieses System etwa in ähnlicher Weise die Krönung aller bisher versuchten Systeme der Handelspolitik, wie Englands Weltstellung unter den Volkswirthschaften des 19. Jahrhunderts weitaus den vordersten Rang einnimmt.

Ein Merkantilist des 18. Jahrhunderts würde angesichts der Erfolge, welche das Freihandelssystem für England seit einem halben Jahrhundert herbeigeführt oder (aus einem entgegengesetzten Standpunkte) zum mindesten nicht gehindert hat, wohl die Jahrhunderte langen Vorbereitungen des alten Schutzsystems, im Sinne des Merkantilismus, als nothwendige Vorbedingungen des gegenwärtigen Zustandes betrachten, indessen zugestehen müssen, daß auf einem gewissen Punkte der Entwicklung jene Schutzmaaßregeln überflüssig werden.

Er würde damit etwa auf den Standpunkt Friedrich List's treten, welcher in die Kategorien einer erzieherischen Entwicklung die merkantilistischen Gedanken aufgenommen und zur größeren Klarheit geführt hat, um in der zu seiner Zeit bereits erreichten Stufe der englischen Volkswirthschaft den Zustand der Reife für das Freihandelssystem zu erkennen.

Darin sind alle drei Ansichten von der besten Einrichtung eines Systems der Handelspolitik einig, daß in der höchstmöglichen Entwicklung von Industrie und auswärtigem Handel die Bedingungen des höchstmöglichen Wohlstandes und der damit verbundenen Kultur zu suchen sind.

Auf verschiedenem Standpunkte steht freilich der Vertreter des Systems der „Solidarität der protektionistischen Interessen", als dessen Typus wir das französische System der Handelspolitik aus den

Jahren der Restauration kennen gelernt haben. Von diesem Standpunkte aus wird jeder freie Güteraustausch im internationalen Verkehr abgelehnt, gleichviel welcher Gruppe der Produktion die Güter zugehören. Ein Ziel, wie es der Merkantilist, wie es List, wie es der Freihändler verfolgt, nämlich die Entwicklung der Industrie und des auswärtigen Handels, hat er seinerseits nicht im Auge. Eine relative Reife des einen Theils der produktiven Gruppen, vermöge deren der relativen Unreife des anderen Theils der produktiven Gruppen zu Hülfe gekommen wird, erkennt er nicht an. Das Merkantilsystem, das List'sche System gehen von der hinreichenden Erstarkung der Urproduktionen aus, um ihnen Zumuthungen für die Unterstützung der Industrie zu machen. Sie haben dadurch einen festen Punkt auf den sie sich stellen können, wenn sie Opfer verlangen von der einen Hälfte für die andere Hälfte oder vielmehr von dem großeren Theil für den kleineren Theil.

Das System der „Solidarität" fordert die Opfer für den Schutz gegen die ausländische Konkurrenz von jedem Theile der Produktion für jeden anderen Theil. Das Ziel ist in jedem Augenblicke erreicht in der Thatsache dieses Schutzes gegen die Ueberlegenheit ausländischer Produktivität. Ein anderes Ziel, ein erst zu erreichender Zweck, der über die gegenwärtigen Mittel hinausführt, ist nicht vorhanden.

Wenn das Ziel den Politikern und Praktikern fehlt, welche solch ein System vertreten, so ist dasselbe für die Wissenschaft vielleicht zu finden in einer *Reaktion gegen das englische Freihandelssystem*, wie sie sich neuerdings hie und da geltend gemacht hat.

§ 312. Wir wählen hier als Beispiel einer solchen *wissenschaftlichen Reaktion* die Kritik, welche *Karl Oldenberg*[*] an dem englischen Freihandelssystem neuerdings geübt hat.

Friedrich List habe für die Volkswirthschaft die zwei Arme gefordert — die Industrie und die Landwirthschaft. Inzwischen ist England heute dabei angelangt, nur einen Arm zu haben — die Industrie. Für seinen landwirthschaftlichen Bedarf dient ihm die Getreideeinfuhr. Das Bild, welches List gebraucht, ist irreführend. Die beiden Arme, der landwirthschaftliche und der industrielle, sind nicht gleichwerthig; der landwirthschaftliche, der jetzt verkümmernde, ist der unendlich wichtigere und unentbehrlichere. Ohne Industrie kann man leben, aber nicht ohne

[*] Die Verhandlungen des 7. evangelisch-socialen Kongresses, abgehalten zu Leipzig am 10. und 11. Juni 1897. Göttingen 1897. S. 64—128.

Nahrungsmittel. Ist die Landwirthschaft so ergiebig, daß die landwirthschaftliche Bevölkerung über ihren eigenen Nahrungsbedarf hinaus noch einen Ueberschuß von Nahrung gewinnt, so kann von diesem Ueberschuß eine industrielle Bevölkerung im Lande ernährt werden, die mit ihren Fabrikaten die für sie vorhandenen Nahrungsmittel kauft.

Die Volkswirthschaft ist verglichen worden mit einem Etagenbau: das starke Erdgeschoß ist die Landwirthschaft, es trägt den industriellen Ueberbau, die obere Etage, auf seinen Schultern. Solange noch unbebauter Boden verfügbar ist, kann das Erdgeschoß ausgebaut werden bis an die Landesgrenze, und das verbreiterte Erdgeschoß kann eine entsprechend verbreiterte industrielle Etage tragen.

Weiter als der landwirthschaftliche Unterbau reicht, kann aber die industrielle Etage nicht fortgesetzt werden — es sei denn, daß ihre Bewohnerschaft von *ausländischer Nahrung* lebt und ihre Fabrikate gegen diese ausländische Nahrung eintauscht, also Exportindustrie wird, die für das Ausland arbeitet und vom Auslande lebt. Das industrielle Stockwerk wächst dann weiter in die Luft hinaus, und über die Landesgrenze hin, über fremden Boden, künstlich gestützt auf die Pfeiler des auswärtigen Handels, die auf fremdem Grund und Boden ruhen, von dem es seine Nahrung bezieht.

Mit dem Augenblicke, wo eine solche Exportindustrie ansetzt und die Entwicklung zum Industriestaat beginnt, verschiebt sich der Schwerpunkt des volkswirthschaftlichen Körpers nach außen; mit Hülfe der künstlichen Pfeiler kann er zwar sich halten, aber diese Pfeiler auf fremdem Boden stehen nur so lange, als der Eigenthümer des fremden Bodens sie stehen läßt. Wenn er eines Tages den Boden selbst benutzen will, so stürzt mit den Pfeilern der überragende Etagenbau zusammen. Wenn wir eine Exportindustrie für 5 Millionen Menschen gründen, welche von dem Getreideüberschuß Amerikas lebt, so sind diese 5 Millionen darauf angewiesen, daß jenes amerikanische Getreide dauernd überschüssig und für ihre Fabrikate verfügbar ist.

Solange die Exportindustrie klein ist, hat das nicht viel zu bedeuten. Wenn sie aber, wie in England, die große Mehrzahl der Bevölkerung umfaßt, so steht die ganze Volkswirthschaft auf Stützen, und der Zusammenbruch dieser Stützen wäre das Ende der Nation. Entwicklung zum Industriestaat heißt Abhängigkeit vom Ausland, und Unabhängigkeit heißt Volkswirthschaft auf eigener Naturbasis. Eine Nation darf Industriestaat nur werden, wenn sie der Dauer ihres auswärtigen Handels sicher ist. England kann, weil es seine ganze militärische Kraft auf die Seemacht koncentrirt, es eher als alle anderen Staaten darauf

anlegen, die Dauer der Getreidezufuhr im Nothfalle mit Gewalt zu erzwingen.

§ 313. Die in dem eben gegebenen Beispiele dargestellte wissenschaftliche Reaktion, welche nicht nur gegen das englische Freihandelssystem und seine Erfolge, sondern auch gegen die neueste deutsche Entwicklung sich wendet, die trotz des Mangels einer Freihandelspolitik dennoch in gleicher Richtung sich durchzusetzen gewußt hat — diese Reaktion verlangt eine kritische Betrachtung. Denn sie hat ohne Zweifel das Verdienst, eine Mahnung zum Nachdenken zu sein über die letzten Ziele der gegenwärtigen Handelspolitik, soweit dieselbe dem englischen Muster ganz oder theilweise folgt.

Zunächst ist unbestreitbar, daß die großen Volkswirthschaften, welche trotz mächtigen Wachsthums ihrer Bevölkerung — um in dem Bilde zu bleiben — das Erdgeschoß ihres Baues noch auf unabsehbare Zeiten hin erweitern können, mit minderer Besorgniß in die Zukunft blicken dürfen, als diejenigen Länder, welche mit ihrem Etagenbau längst die eigenen Grenzen überragen und immer weiter ins fremde Gebiet hinein die Saulen setzen, die den Etagenbau tragen. Die Vereinigten Staaten von Amerika als civilisirtes Gemeinwesen, das europäisch-asiatische Rußland als halb-civilisirtes Gemeinwesen sind die hauptsächlichen Erscheinungen dieser bevorzugten Lage einer großen Volkswirthschaft.

Die Staaten Europas sind wohl einmal als die „Vereinigten Staaten von Europa" geträumt oder in dem Kopfe eines radikalen Politikers als ernsthaftes Ziel gefaßt worden. Für die wirkliche Politik ist davon keine Rede. Selbst die Abschlagszahlung auf ein solches Resultat, dasjenige was der deutsche „Zoll- und Handelsverein", als Vorstufe des nahenden Deutschen Reiches, für Deutschland war, ist für Europa oder einen Theil Europas in eine ferne Zukunft hinausgerückt. Es läßt sich für die nächsten Jahrzehnte, und vielleicht noch weiter hinaus, ein ernsthafter Plan derart nicht fassen.

Der Gedanke eines „mitteleuropäischen Zoll- und Handelsvereins" setzt internationale Entwicklungen voraus, von denen wir heute gar nicht wissen, ob sie auch nur begonnen haben oder ob nicht vielmehr entgegengesetzte Tendenzen gegenwärtig die Oberhand gewonnen haben. Ein Zollverein ist nur ein Stück der politischen Einigung unter souveränen Staaten. Aber auch für dieses Stück sind Bedingungen der politischen Harmonie zu erfüllen, die zur Zeit entweder gar nicht vorhanden sind oder in viel zu loser Form erfüllt sind, um als ernsthafte

Grundlagen eines solchen Vereins gelten zu können. Obenein mag, was heute als gesichertes Band im Staatenverkehr erscheint, morgen zerrissen sein.

Auch ist es trügerisch, einen Gegensatz volkswirthschaftlicher Gemeinschaft unter souveränen Staaten zur gesammtpolitischen Gemeinschaft derselben Staaten in dem Sinne anzunehmen, daß die erstere Bestand haben könnte, wenn die andere zerfällt. Die Unsicherheit der anderen ist auch die Unsicherheit der ersteren. Gerade das letzte Menschenalter, die Erfahrungen seit dem deutsch-französischen Kriege haben bewiesen, welchen Einfluß die kriegerischen Zerwürfnisse auf den Gang der Handelspolitik üben, wie eine Epoche, die bestimmt schien, die Aera des internationalen Freihandels, der internationalen Münzverträge u. s. w. zu eröffnen, alsbald aus ihren Träumen gerissen wurde durch die ernste Wirklichkeit, die sich in blutigen Kämpfen und als deren Gefolge in schweren kriegerischen Rüstungen erwies.

§ 314. Erkennen daher die alten Staaten Europas, von der Art wie der englische oder der deutsche Staat, daß sie weder über die natürlichen Voraussetzungen des großen Territoriums (wie die Vereinigten Staaten von Amerika u. s. w.) noch über die historischen Voraussetzungen einer großen Staatenunion verfügen können, so müssen sie es eben machen, wie es der Mensch, wie es ein Volk auch in anderen Dingen macht. Sie müssen sich mit ihrem Schicksal abzufinden wissen, sie müssen die härteren Bedingungen ihrer Existenz, die Gefahren ihrer künftigen Entwicklung muthig in den Kauf nehmen.

Um was handelt es sich denn? Ist es eine Grille, welche England, neuerdings Deutschland auf die Bahn der großen Industrie und des Welthandels getrieben hat? Ist es eine thörichte Vorliebe, welche sich über die Gefahren dieser Entwicklung verblendet und den sicheren Weg, der besser zum selben Ziele führt, bei Seite liegen läßt?

Gewiß nicht. Der entscheidende Grund ist das Problem der wachsenden Bevölkerung (vgl. oben §§ 15—17).

Die Ansicht, welche gegen die industrielle Entwicklung reagiren will, streitet allerdings für eine Entwicklung der landwirthschaftlichen Produktion als derjenigen Quelle des Unterhaltes, welche für eine stark wachsende Bevölkerung ausreichen soll. Hiebei wird nicht einmal in erster Reihe betont, welche ungehobenen Schätze in der Steigerung der Produktivität gemäß den technischen Fortschritten der Landwirthschaft zu heben sind, sondern vielmehr die Bedeutung verbreiteten kleinen und mittleren

Grundeigenthums hervorgehoben. Ja, es wird in diesem Sinne, als auf günstige Beispiele, auf Frankreich und die Schweiz, im Gegensatze zu England und Deutschland (wenigstens dem östlichen) hingewiesen.

Nun steht die Thatsache fest, daß die Zunahme der französischen Bevölkerung etwa am Nullpunkt angelangt ist (vgl. oben § 17), daß also für Frankreich solche Probleme nicht vorliegen wie für England und Deutschland. Was die Schweiz betrifft, so ist es ein Irrthum, daß die Verbreitung des kleinen Grundeigenthums die Verbindung einer starken Volksvermehrung mit landwirthschaftlicher Produktion möglich macht. Hier einige Zahlen.

Zunächst ist die Zunahme der ganzen schweizerischen Bevölkerung eine geringe, vollends gering, wenn verglichen mit England und Deutschland.

Die Zählung vom 1. December 1880 ergab: 2846102 Köpfe
„ „ „ 1. „ 1888 „ 2917754 „

d. h. 3 auf das Tausend jährlich*).

Dieser bescheidene Volkszuwachs ist am kleinsten in den überwiegend landwirthschaftlichen Kantonen, so hatte der Kanton Bern:

1. December 1880: 532164 Einwohner
1. „ 1888: 536679 „

d. h. 1 auf das Tausend. Wallis hatte:

1. December 1880: 100216 Einwohner
1. „ 1888: 101985 „

d. h. 2 auf das Tausend. Dagegen hatte Zürich, der zum Theil industriell entwickelte Kanton:

1. December 1880: 317576 Einwohner
1. „ 1888: 337183 „

d. h. 8 auf das Tausend. Und hiebei ist es wiederum lehrreich, daß die landwirthschaftlichen Bezirke des Kantons Zürich im Gegensatz zu den industriellen Bezirken seit Jahrzehnten in ihrer Bevölkerungszahl zurückgehen.

Diese Zahlen bestätigen die Zweifel an einem Argumente, nach welchem die wachsende landwirthschaftliche Bevölkerung durch die Grundbesitzverhältnisse an die Landwirthschaft gefesselt werden solle, ohne daß

*) Oldenberg sagt: „die Schweiz mit ihrem schnellen Volkszuwachs."

gezeigt wird, wie die wachsende Produktivität der Landwirthschaft sie ernähren soll.

§ 315. Ist es möglich, im Bereiche der eigenen staatlichen Herrschaft die Möglichkeit der Ausdehnung für die landwirthschaftliche Bevölkerung zu finden bei einem Wachsthum der Bevölkerung nach Art der englischen und deutschen, wie es in den Vereinigten Staaten und in Rußland der Fall ist, so ist diese Autarkie der Volkswirthschaft und die darauf gebaute Harmonie von Landwirthschaft und Industrie in ihren Antheilen an der Gesammtbevölkerung sicherlich willkommen zu heißen.

Wo das nicht möglich ist, soll darum die Zunahme der Bevölkerung unterbleiben oder soll dieser Zuwachs auswandern? Hätte die Bevölkerung des Deutschen Reiches, um das Hinausbauen des „oberen Stockwerks" überflüssig zu machen, sich nicht vermehren sollen, wie sie es bereits gethan hat, hätte sie bei 30—40 Millionen stehen bleiben sollen und für alle Zeit diese Grenze einhalten, bloß um jene Autarkie als das geforderte Ideal nicht zu verletzen?

Ist aber auch das noch Autarkie, solange der große heimische Bedarf an Erzeugnissen, etwa der Baumwollindustrie, abhängig ist von der Zufuhr an Rohbaumwolle durch den auswärtigen Handel und solange die zu befürchtende Unterbrechung der Zufuhr den in dieser Industrie beschäftigten Theil der Bevölkerung brotlos macht, trotz des Brotes, das für alle im Inlande gebaut wird? Führt also das Ideal der Autarkie, als des sich selbst genügenden Zustandes einer Volkswirthschaft, nicht zur Ablehnung alles internationalen Handels, faßt es andererseits nicht ein Ziel unbedingter Sicherheit ins Auge, welches mit seinen überspannten Voraussetzungen doch zuletzt allerhand andere Gefahren in den Kauf nehmen muß, die daran erinnern, es gebe überhaupt in der Einrichtung des staatlichen und geschichtlichen Daseins keine derartigen Bürgschaften und Sicherheiten?

Gewiß verlangt die Handelspolitik des englischen Vorbildes den Kampf um den Weltmarkt, den Kampf um den Welthandel. Aber ist dieses nicht die fortlaufende Reihe der historischen Entwicklung, an welcher jedes einzelne Volk von hohen Zielen theilzunehmen hat wie an der Weltgeschichte selber? (vgl. oben §§ 34—50). Alle historische Entwicklung, jeden Fortschritt in der Weltgeschichte wie in jedem einzelnen Volke, kann man von der Kehrseite her betrachten wie von der Vorderseite. Die Freunde elegischer Weltansicht wenden ihr Auge mit Vorliebe der letzteren zu, wie müde Greise im Frühling an das Fallen der Blätter erinnern.

Sie werden Recht behalten, die Blätter werden im Herbste fallen, aber zuerst wird der Sommer kommen und werden die Früchte reifen.

Das ganze Bevölkerungsproblem ist ein solches und vorzugsweise ein solches, welches reichen Stoff zu derartigen Betrachtungen und Berechnungen gewährt. Ich erinnere an die Worte von Gustav Rümelin, welche er in dem Aufsatze über „die Malthusschen Lehren“ *) geäußert hat. „Es ist keinem Volke vergönnt,“ sagt er, „sich in normaler und natürlicher Entwicklung durch eine Reihe von Jahrhunderten oder gar Jahrtausenden zu erhalten, und einen auch nur nennenswerthen Ueberschuß der Geburten über die Sterbefälle, der doch als das Naturgemäße gelten muß, zu behaupten. ... Die Völker scheinen wie durch eine Naturnothwendigkeit zum Untergang bestimmt und man weiß nicht, ob das Bibelwort: Seid fruchtbar und mehret euch! mehr ein Fluch oder mehr ein Segen sein sollte.“

Dennoch leben die Nationen und vermehren sich und wenn sie auf einer gewissen Höhe angelangt sind, versuchen sie es mit den Waffen der fortgeschrittensten Technik, vornean zu stehen durch Bevölkerung, Wohlstand, Macht. Sie überlassen es den Romantikern und Elegikern, darüber zu klagen, daß alles zuletzt ein Ende nehmen muß.

Der Kampf um den Welthandel, wie lange er dauern wird, welche Erfolge er der einzelnen Nation zuwirft, wann er zuletzt sich überschlägt und wann endlich aller Raum in dem internationalen Gebiete fortgenommen ist, das weiß heute Niemand, weder die Warner, noch die muthigen Freunde des Fortschritts.

So viel aber ist gewiß. Sollen sentimentale Betrachtungen über den Abfall von der „Eigenwirthschaft“, über die Verirrung zur Arbeitstheilung und Geldwirthschaft eine ernsthafte Bedeutung haben, so treffen sie ein viel größeres Stück der heutigen Volkswirthschaft gesitteter Völker und ihrer bisherigen Entwicklung als den „Industriestaat“ und das „obere Stockwerk“. Sie verneinen das Ganze bis auf einen geträumten, niemals dagewesenen Rest. Es ist die Blume der Romantik, die nicht im Walde gewachsen ist, sondern hinter den Doppelfenstern einer fünfstöckigen Miethskaserne.

Ist es möglich, daß schon nach wenigen Jahrzehnten des neuen Zeitalters diese Romantik in demselben Deutschland Glück macht, das eben noch in seiner Krähwinkelei für derartig gestimmte Gemüther eine Fülle der Belehrung bot?

*) Reden und Aufsätze. Tübingen 1875. S. 327.

IV. Die Zwecke der Handelspolitik.

§ 316. Die vorausgehende Betrachtung über die hauptsächlichen Systeme der Handelspolitik, welche in der Geschichte, zumal im 19. Jahrhundert sich geltend gemacht haben, führt bei der Verschiedenheit im Einzelnen doch auf ein gemeinsames Ziel hin — die Allseitigkeit der Produktivität in der Volkswirthschaft jedes gegebenen Staatswesens.

Die Klarheit über die Mittel, zum Theil über die Ziele ist eine verschiedene; das wirkliche Ziel, welches man deutlich erfaßt hat, ist ein verschiedenes, ob, im Sinne unserer letzten Erörterungen, ein bewußter Fortschritt in der Richtung des Industrie- und Handelsstaates nach dem Vorbilde Englands, ob ein Innehalten inmitten des Weges im Sinne etwa des französischen Systems der Solidarität oder im Sinne einer reaktionären Wirthschaftspolitik, welche den relativen Antheil der Landwirthschaft zu konserviren sucht. Aber in der Hauptsache wollen alle, sofern sie ernsthafter Weise in Betracht kommen, die Hinaufhebung der Volkswirthschaft jedes europäischen oder europäisch gearteten Staates zu einer gewissen Vollständigkeit in den Arten der Produktionszweige. Auch diejenigen, welche von der Nothwendigkeit einer volkswirthschaftlichen Autarkie gegenüber dem internationalen Güteraustausche reden, meinen doch damit im Grunde nicht die Autarkie eines osteuropäischen Bauernhofes, sondern das Sichselbstgenügen einer zur Höhe moderner Produktivität und moderner Konsumtion gebrachten Volkswirthschaft.

Jede heutige Handelspolitik verfolgt dieses Ziel als den Hauptzweck. Man mag Rußland oder die Vereinigten Staaten von Amerika, Großbritannien oder seine Kolonien, man mag Deutschland oder Frankreich, Oesterreich-Ungarn oder Italien fragen — ihre Handelspolitik ist von diesem Zwecke als dem hauptsächlichen geleitet — so sehr geleitet, daß andere Zwecke oftmals dazu dienen müssen, der Vorwand dafür auch dann zu sein, wenn die Umstände das offene Eingeständniß jenes beherrschenden Zweckes nicht erlauben.

Aber es giebt noch andere Zwecke.

§ 317. Zunächst steht der Sorge für die Producenten und für die Produktivität der Volkswirthschaft die Sorge für die Konsumenten gegenüber.

Es ist freilich eine charakteristische Erscheinung in der Handelspolitik des 19. Jahrhunderts, daß — ganz im Sinne der früher erwähnten Worte des Adam Smith — die Sorge für die Konsumenten die Tendenz zum Freihandel genommen hat, und daß von den Gegnern des Freihandels diesem beständig der Vorwurf gemacht worden ist, er begünstige einseitig die Interessen der Konsumenten und vernachlässige die Interessen der Producenten.

In der That hat der Welthandel des 19. Jahrhunderts große Erfolge zu verzeichnen, gerade in der Art und Weise, wie er die Völker der Gegenwart ausgiebig und regelmäßig mit den Dingen ihres Bedarfs versorgt hat. Voran steht der Erfolg der Versorgung der englischen Volkswirthschaft mit einem immer größeren Theile ihres Brotbedarfs durch die Mittel des internationalen Verkehrs. Nicht die Lücken in dieser Leistungsfähigkeit des freien Handels, sondern vielmehr der ständige Ueberfluß derselben ist es, welcher Bedenken wachruft, welcher zur Abhülfe durch Absperrungsmaaßregeln in den Ländern des alten Europa getrieben hat, so daß es nicht ein Zuwenig, sondern ein Zuviel ist, was die Klagen veranlaßt. Und allein die Klagen der Producenten. Die Konsumenten, wenn sie diesen Zustand nicht rühmen, so thun sie das mit der gewohnten Undankbarkeit für das Gute, das ein Mensch und ein Volk genießt, oder mit der Unkenntniß der Schwierigkeiten, welche es gekostet hat, so weit zu gelangen.

Gerade die Freiheit des internationalen Handels ist es, welche dieses leistet, gestützt auf die Technik der Verkehrsmittel, welche eine Annäherung der Länder und Erdtheile ermöglicht hat, wie sie niemals zuvor in einem anderen Zeitalter dagewesen.

Diejenigen, welche diesen Zustand zurückschrauben wollen im Sinne einer nationalen Autarkie, wie wir es zuvor kennen gelernt haben, würden konsequentermaaßen auch die Lücken der Autarkie in den Kauf nehmen müssen, nämlich die Ernteschwankungen von Land zu Land, über welche der internationale Handel der Gegenwart Herr geworden ist.

Sie würden, indem sie die Solidarität des internationalen Güteraustausches ablehnen, durch die Solidarität der nationalen Wirthschaft rückwarts zu jenem Zeitalter gelangen, in dem die Sorge für den Bedarf an nothwendigen Lebensmitteln Absperrungsmaaßregeln von Land zu Land veranlaßte, die wiederum wechselten je nach dem Ausfall der einzelnen Ernten von Jahr zu Jahr.

In der That kennzeichnet es die Jahrhunderte des Mittelalters bis in die neuere Zeit hinein, daß wegen des Mangels an ausreichenden Verkehrsmitteln auf eine solche wechselseitige Aushülfe nicht gerechnet, daher

die Ausfuhr der Brotfrucht entweder gänzlich verboten, oder doch der Zahlung von Ausfuhrzöllen unterworfen wurde, um den Preis für die Konsumenten niedrig zu halten.

§ 318. Eine andere Richtung der Sorge für die Konsumenten, die ebenfalls in früheren Jahrhunderten wirksam, durch die Entwicklung der neueren Volkswirthschaft abgelöst ist, wendet sich der Qualität des Konsums zu.

Hier sind es nicht in erster Reihe die veränderten Verkehrsmittel, es ist die veränderte Anschauung von dem Wesen der Konsumtion, des Volkswohlstandes, der Bedeutung internationaler Erzeugnisse für die Entwicklung des Bedarfs, zufolge deren die gegenwärtige Handelspolitik solche Zwecke nicht mehr kennt, welche einstmals sich allenthalben geltend gemacht haben.

Einmal war es die in den mittelalterlichen Städten wie in den darauffolgenden Jahrhunderten des Polizeistaates verbreitete Luxuspolitik, welche bemüht war, die Richtung des Bedarfs der einzelnen Haushaltungen, Stände u. s. w. gegenüber der Neigung zu Ausschreitungen in Schmausereien, Trinkgelagen, Kleiderpracht einzuschränken. Diese Politik legte es nahe, Einfuhrverbote gegen exotische Waaren zu erlassen, welche als eine Verführung zu derartigem Luxus erschienen.

Solche Maaßregeln wurden bestärkt durch merkantilistische Gründe, wie den der Abhaltung von fremden Waaren, welche das Geld aus dem Lande führen.

Alle die exotischen Genußgegenstände, welche im Laufe des 19. Jahrhunderts in die breite Masse des Konsums der europäisch gesitteten und anderer Nationen eingedrungen sind, haben durch das Fegefeuer solcher Verbote hindurchgehen müssen. Tabak, Thee, Kaffee sind zuerst eine verbotene Frucht, darauf der den begüterten Klassen vorbehaltene Genuß gewesen, für den das Einfuhrverbot sich allmälig in einen hohen Einfuhrzoll verwandelt hatte, bis in der neuesten Zeit endlich daraus ein wichtiger Bestandtheil des Bedarfs aller gesitteten Völker wurde, von Staats wegen durch keinerlei Hinderniß beschränkt außer durch reine Finanzmaaßregeln, die eben das Gegentheil eines Hindernisses sein wollen, vielmehr in ihnen nur geeignete Merkmale von verbreiteter Steuerkraft suchen.

§ 319. Ein anderer Grund, und zwar ein solcher, welcher nicht nur nicht der Vergangenheit angehört, sondern durch die neuere Entwicklung öffentlicher Fürsorge erst recht in den Vordergrund gerückt worden, ist der sanitätspolizeiliche Anlaß von Einfuhrbeschränkungen oder Einfuhrverboten. Sei es nun, daß gewisse akute Epidemien die Vorsichtsmaaßregeln an der Landesgrenze verursachen, um gegen die Gefahr des Eindringens von Seuchen das eigene Land zu schützen, sei es, daß gewisse chronische Gefährdungen der Art fortbestehen, durch den chronischen Charakter der Krankheiten oder obenein durch die chronische Unzulänglichkeit derjenigen Kontrolle, welche das fremde Land handhabt.

So wurde im Deutschen Reiche durch kaiserliche Verordnung vom 26. Februar 1875 die Einfuhr von Kartoffeln aus Amerika zur Abwehr des Koloradokäfers verboten. So wurde die Einfuhr von Schweinen (sammt Schweinefleisch und Würsten) aus Amerika durch Verordnung vom 6. März 1883 untersagt wegen der Trichinengefahr, gegen welche die in Amerika selber getroffenen Vorsichtsmaaßregeln nicht als ausreichend erschienen. Aehnliche Verbote sind darauf gegen Dänemark, Schweden und Norwegen (29. November 1887), gegen Rußland, Oesterreich-Ungarn und die Donauländer (14. Juli 1889) ergangen.

Auf Grund der internationalen Reblauskonvention vom 3. November 1881 ist durch Verordnung vom 4. Juli 1883 die Einfuhr von Weinstöcken, Rebholz u. s. w. aus Staaten, die der Konvention nicht angehören, verboten, die Einfuhr von Trauben und Trestern nur unter vorschriftsmäßigen Bedingungen.

Nach dem Gesetze vom 7. April 1869 in Betreff der Rinderpest sind die deutschen Bundesregierungen verpflichtet, Einfuhrverbote zur Abwehr dieser Krankheit zu erlassen, und in Betreff der übrigen Viehseuchen haben sie zufolge des Gesetzes vom 23. Juni 1880 die Einfuhr von Thieren und anderen die Ansteckung übertragenden Gegenständen zu untersagen.

Eine bedeutende Rolle spielen in Großbritannien die Viehseuchengesetze, deren zwei im Jahre 1848, eines im Jahre 1869, fernere in den Jahren 1876, 1878, 1884, 1886, 1890, 1892 erlassen worden sind. Es liegt in der Natur der Sache, daß aus dem amtlichen Wortlaut der Gesetze und der dazu gehörigen Materialien ein nebenher laufender Zweck außer dem sanitätspolizeilichen sich nicht entnehmen läßt. Gleichwohl gilt die verbreitete Ansicht, daß hinter dem sanitären Grunde sich ein protektionistischer Grund schamhaft verborgen hat, um durch eine solche Maaßregel, nachdem der englische Getreidebau dem internationalen Frei-

handel preisgegeben worden war, wenigstens die englische Fleischproduktion vor der ausländischen Konkurrenz sicherzustellen*).

Eine Thatsache ist es, daß die agrarischen Bestrebungen in allen Ländern sich mit Vorliebe des sanitätspolizeilichen Grundes bedienen, um gegen die Konkurrenz ausländischer Erzeugnisse einen Schutz zu erlangen, der wirksamer ist, als ein bloßer Schutzzoll, wenn er die Einfuhr schlechthin verbietet, und sich rechtfertigt durch einen Schutz, der dem Interesse der Konsumenten zugerechnet wird**).

*) Vgl. die Handelspolitik der wichtigeren Kulturstaaten in den letzten Jahrzehnten. Bd. I, 176, 265. Bd. II, 179.

**) Lehrreich ist die wirkliche Entwicklung, welche die Einfuhr von Fleischvieh und Viehfleisch — in jeder Form — während der letzten 40 Jahre in Großbritannien genommen hat. Die folgende Uebersicht ist den verschiedenen Jahrgängen des Statistical Abstract for the United Kingdom entnommen. Sie zeigt den allmäligen Stillstand, ja Rückgang der Einfuhr von lebendem Vieh (Rindvieh erreicht den Gipfel im Jahre 1890: 642 596 Stück; fällt seitdem bis auf 415 565 im Jahre 1895). Die Schafzufuhr ist ziemlich im Stillstande seit 1871 (rund 1 Million Stück). Dafür tritt eine starke Zunahme ein in der Zufuhr von Fleischkonserven (preserved meat) und von frischem Ochsenfleisch und Hammelfleisch. Von 1871 bis 1895 für das erstere um 1¾ Millionen £; für Ochsenfleisch um 4 Millionen £; für Hammelfleisch 1881—1895 um 4 Millionen £; für Konserven schon in den Jahren 1871—1880 1½ Millionen £, und seitdem ist die Zunahme unerheblich. Für Speck und Schinken fällt die Zunahme in die Jahre 1871—1881 ebenfalls, und seitdem relativer Stillstand.

In Großbritannien wurden importirt:

Jahr	Rindvieh Stückzahl	Schafe Stückzahl	Ochsenfleisch Centner
1856	83 306	145 069	187 838
1871	248 611	917 076	302 079
1881	319 374	935 144	1 068 599
1895	415 565	1 065 470	2 410 993

Jahr	Hammelfleisch Centner	Schweinefleisch Centner	Speck u. Schinken Centner
1856	—	156 266	372 793
1871	—	296 144	1 093 838
1881	178 256	381 526	4 627 484
1895	2 611 435	508 452	5 352 936

Fleisch, ohne nähere Angabe (Meat, unenumerated):

1871	297 173	Centner
1881	753 738	„
1895	1 093 621	„

Hievon „preserved meat“ (unterschieden von „salted meat“):

1871	254 833	Centner
1895	856 153	„

§ 320. Ebenfalls in die wirthschaftspolitischen Erwägungen des gegenwärtigen Zeitalters hineingehörend und der Vergangenheit unbekannt ist ein Grund, welcher in dem Worte des „socialen Schutzzolls" seinen Namen erhalten hat.

Nicht daß er bisher, gleich den sanitätspolizeilichen Schutzmaaßregeln, in der wirklichen Gesetzgebung bereits Ausdruck gefunden hätte. Wohl

Dem Werthe nach ergeben sich folgende Zahlen in Millionen £:

Jahr	lebende Thiere	Ochsenfleisch	Hammelfleisch	Schweinefleisch	Speck u. Schinken	Fleisch unenumerated
1856	1,414	0,356	—	0,385	1,078	—
1871	5,372	0,635	—	0,693	2,726	0,770
1880	—	—	—	—	—	2,335
1881	8,443	2,663	0,517	0,682	10,730	2,154
1895	8,966	4,562	4,596	0,935	10,824	2,531

Zu einem Theile wirken hier, wie man sieht, die Werthveränderungen mit und verschieben das Bild. So ist trotz der Zunahme der Einfuhr von Speck und Schinken um 725 452 Centner (1881—1895) im Werthe nur eine minime Zunahme des Einfuhrbetrages. Aehnlich auch bei dem lebenden Vieh und dem Ochsenfleisch. Wir ergänzen die obigen Zahlen daher durch die Quantitäten der verbrauchten Fleischsorten per Kopf der Bevölkerung von Großbritannien und Irland in englischen Pfund:

	1871	1881	1895
Speck und Schinken	3,41	13,93	14,63
Ochsenfleisch (frisch und gesalzen) . .	—	3,37	6,72
Hammelfleisch (frisch)	—	(1882) 0,60	7,46
Schweinefleisch (frisch und gesalzen) .	—	1,16	1,40
Fleischkonserven (Meat, preserved otherwise than by salting) . .	—	1,78	2,28

Hieraus geht hervor, daß in den Jahren 1881—1895 der Zuwachs der Fleischeinfuhr stattgefunden hat wesentlich in frischem Hammelfleisch (etwa 7 Pfund per Kopf), in frischem und gesalzenem Ochsenfleisch (3⅓ Pfund per Kopf). Rechnet man durchschnittlich das Pfund Fleisch zu 5 Pence, so würde das eine Steigerung der Fleischeinfuhr für den Bedarf von Großbritannien und Irland von etwa 7½ Millionen £ bedeuten.

Aus den vorhin gegebenen Zahlen ergab sich für 1881—1895 die Zunahme:

Lebende Thiere	523 000 £
Ochsenfleisch	1 900 000 „
Hammelfleisch	4 080 000 „
	6 503 000 £

Aus den Durchschnittspreisangaben für diese Fleischgattungen (im Statistical Abstract for the United Kingdom 1896, p. 148—152) ist freilich nur ungefähr ein Preis von durchschnittlich 5 Pence für das Pfund herauszurechnen. Frisches Hammelfleisch ist für 1882 mit 67,14 Schilling per Centner angesetzt, seit 1887 mit 40; 1895 mit 35. Ochsenfleisch (frisch) von 53 auf 39 herabgegangen (1881—1895), gesalzenes Ochsenfleisch von 39 auf 26 Schilling (1 Centner = 112 Pfund).

aber ist er in der Wissenschaft und in den Erörterungen der Socialpolitik neuerdings so lebhaft geltend gemacht worden, daß er in einer Darstellung der Zwecke der Handelspolitik wenigstens eine Stelle finden muß.

Lorenz v. Stein*) knüpft an die Forderung einer Verständigung der Kulturvölker zur Bildung gleichartiger Rechtsbestimmungen für alle Arbeit (weil es sonst, da die Ausbeutung der Arbeit durch die Unternehmung ein wesentlicher Faktor der Herstellungskosten wird, gerade denjenigen Völkern, welche am strengsten die Vorschriften der gesellschaftlichen Arbeitsordnung im Interesse der Arbeit innehalten, am wenigsten möglich wird, die Konkurrenz zu bestehen) — er knüpft an jene Forderung als Alternative die Forderung des „socialen Schutzzolles" an.

Es wird die Zeit kommen, meint er, wo aus rein wirthschaftlichen Gründen ein Volk die fremde Waare bloß darum mit einem Schutzzoll belegen wird, weil eine Konkurrenz mit solchen Waaren nicht möglich ist, bei deren Fabrikation der Arbeiter nicht gegen Ausbeutung geschützt ist.

Das Vorbild für diese Alternative haben wir soeben in der internationalen Reblauskonvention kennen gelernt. Entweder gelingt es, gemeinsame Schutzmaaßregeln zu treffen durch internationale Verständigung, oder der Schutz kehrt sich gegen diejenigen Staaten, welche außerhalb der Verständigung bleiben; oder wo gar keine Verständigung zwischen verschiedenen Staaten zu Stande kommt, schützt sich die bessere Ordnung des einen Staats gegen die schlechtere Ordnung der anderen Staaten.

Nun sind die Schwierigkeiten einer internationalen Konvention für den Arbeiterschutz so große, daß trotz Jahrzehnte langer Bemühungen dafür, Bemühungen, die bereits seit dem Jahre 1881 amtliche Gestalt in den Anregungen der Eidgenossenschaft angenommen, die auf der Berliner Arbeiterschutzkonferenz 1890 vollends zu einem ersten Versuche geführt haben, die Aussichten auf das Zustandekommen in die Ferne gerückt bleiben**). Hienach würde die Anwendung der alternativen Schutzmaaßregel auf diesem Gebiete um so näher liegen.

---

*) Handbuch der Verwaltungslehre mit Vergleichung der Literatur und Gesetzgebung von Frankreich, England, Deutschland und Oesterreich. 2. Aufl. Stuttgart 1876, S. 859.

**) Vgl. meine Abhandlung über Internationale Fabrikgesetzgebung. Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. 1881 (auch in den „Volkswirthschaftlichen Aufsätzen". 1882). Internationale Fabrikgesetzgebung. Referat für die Generalversammlung des Vereins für Socialpolitik. 1882. Ueber internationale Arbeiterschutzgesetzgebung. Preußische Jahrbücher. 1890. Die internationale Konferenz zur Besprechung der Arbeiterschutzgesetzgebung, in Conrad's Jahrbüchern. 1890.

§ 321. Jedoch auch diese ist manchen Zweifeln ausgesetzt. Es giebt ein Staatswesen, welches seine Schutzzollpolitik mit Vorliebe durch den „socialen Schutzzoll" zu rechtfertigen gewohnt ist. Es sind die Vereinigten Staaten von Amerika. Man müsse die hohe Lebenshaltung des amerikanischen Arbeiters*), so wird behauptet, schützen gegen die „Hungerlöhne" des alten Europa. Das ist eine dem Nationalgefühl eines großen Gemeinwesens willkommenere Begründung des Schutzzolles, als die Unfertigkeit der technischen Erziehung oder sonstiger Bedingungen der volkswirthschaftlichen Reife für die von der ausländischen Konkurrenz bedrohten Produktionszweige.

Wie weit sie richtig ist, das bedarf freilich einer näheren Untersuchung. Der hauptsächliche Konkurrent der Vereinigten Staaten, nämlich Großbritannien, gegen den die Schutzzölle Amerikas sich richten, zahlt längst keine Hungerlöhne mehr. Wie sich die Kosten der Arbeitsleistung in Großbritannien und in Amerika thatsächlich in der großen Masse der Fälle gestalten, wie sie sich zu einander verhalten, wenn man die beiden Länder vergleicht, ist eine Frage, die noch weit von der Lösung entfernt ist. Selbst wenn dieses aber gelungen wäre, würden die Kosten der Arbeitsleistung als des Antheils der Lohnarbeit an den Gesammtkosten des Produkts nur als ein Stück unter vielen anderen Stücken dieser Gesammtkosten und ihrer besonderen Bedingungen erscheinen. Es wäre also vergeblich, dieses eine Stück oder wiederum nur einen Theil dieses Stückes (etwa denjenigen Theil, welcher in das Gebiet des gesetzlichen Arbeiterschutzes fällt) herauslösen zu wollen aus der Gesammtheit der Produktionsbedingungen.

Sagt uns nun schon ein neuerer amtlicher Bericht aus den Vereinigten Staaten**), es sei ganz unmöglich, die vergleichsweisen Kosten einer Yard Gewebe für Großbritannien und die Vereinigten Staaten anzugeben, so wird es vollends unmöglich sein, aus dieser nicht zu er-

*) Rarely, if ever, in the history of the world has national prosperity been so largely shared by those usually denominated the working classes, sagt der amtliche Bericht „Labor in Europe and America" von Edward Young, Direktor des Statistischen Bureaus der Vereinigten Staaten (Washington 1876), p. 820.

**) Seventh Annual Report of the Commissioner of Labor. 1891. Cost of production: The Textiles and Glass. Washington 1892. Vol. I p. 14: „but to be able to say that the percentage of cost in a yard of a particular kind of goods is so much in this country and so much in Great Britain is quite impossible, for the reasons stated." Vgl. auch den Sixth Annual Report of the Commissioner of Labor. 1890. Washington 1891. Cost of production: Iron, Steel, Coal etc.

mittelnden Gesammtgröße denjenigen Theil festzustellen, der auf die Sphäre des „socialen Schutzzolles" kommt.

Für die Wirklichkeit der Handelspolitik wird daher das Argument des „socialen Schutzzolles" ein brauchbares sein können unter Umständen, da überhaupt die Neigung zu schutzzöllnerischer Politik vorwaltet (wie es in der Gegenwart noch in der Mehrzahl der Staaten der Fall ist). Eine erhebliche praktische Tragweite wird diesem Grunde kaum zugeschrieben werden können.

§ 322. Von größerer Bedeutung für die Praxis der Handelspolitik ist derjenige Zweck, von welchem wir jetzt noch zu reden haben — die Abwehr eines *Nothstandes*, der durch den internationalen Handel für die heimische Volkswirthschaft herbeigeführt wird.

Es wird zuerst festzustellen sein, was unter einem „Nothstand" zu verstehen ist.

Will man nämlich diesen Begriff in das Unbestimmte verflüchtigen, so ist mit dem daraus abgeleiteten Grunde nichts anzufangen. Ein Nothstand ist dann in jedem Falle vorhanden, wo die einheimische Produktion in irgend einem Gebiete der Volkswirthschaft sich über die Konkurrenz des Auslandes zu beklagen hat. Dieses ist aber nicht die Meinung, wenn man durch den besonderen Grund des Nothstandes eine handelspolitische Maaßregel rechtfertigt.

„Nothstand" sollte nur dann als vorhanden angesehen werden, wenn gewisse *außerordentliche* Umstände eine Nothlage erzeugen, die eine öffentliche Hülfe verlangen. „Nothstand" hat in der Volkswirthschaft eine analoge Bedeutung wie dasselbe Wort im öffentlichen Recht. Wie die außerordentlichen Umstände des Staatslebens, des Verfassungslebens, der inneren oder äußeren Sicherheit des Gemeinwesens ein Nothstandsrecht begründen, welches die normalen Bedingungen der Gesetzgebung und Verwaltung bei Seite setzt, so giebt es unter außerordentlichen Umständen der Volkswirthschaft eine Nothstandswirthschaft, welche die normalen Bedingungen der Produktion und Konsumtion durchbricht.

Ebenso wie in dem Falle des staatsrechtlichen Nothstandes die Bürgschaften des freien Verfassungswesens ausnahmsweise geopfert werden, um eine akute Gefahr für das Staatsganze abzuwenden, ebenso wird ein ökonomisches Opfer gebracht unter dem Drucke einer außerordentlichen Gefährdung des Ganzen der Volkswirthschaft, welches in dem regelmäßigen Gange der Volkswirthschaft nicht gebracht werden darf, weil ihm kein Aequivalent gegenübersteht.

Es ist nun klar, daß über die Ausdehnung des Begriffes auf die praktischen Vorfälle der Volkswirthschaft Zweifel entstehen müssen und daß die nach Hülfe rufenden Interessenten geneigt sein werden, dem Begriffe des „Nothstandes" eine möglichst weite Ausdehnung zu geben.

Ein hervorragender Fall der Art liegt unserem Zeitalter in den verschiedenen Ländern des alten Europa unter dem Namen der „agrarischen Krisis" vor. Das Wesen des hierin sich offenbarenden Nothstandes beruht auf der zumal die Getreideproduktion treffenden Konkurrenz der neuen Länder, welche durch natürliche Ergiebigkeit des Bodens, Entwicklung der neuen Verkehrsmittel, Anwendung der fortgeschrittenen Produktionsmethoden seit zwei Jahrzehnten zunehmende Mengen der Brotfrüchte auf den europäischen Markt werfen und zwar zu Preisen, welche einen starken Rückgang (auf dem Londoner Weizenmarkte bis zur Hälfte und weniger) des bisherigen Preises veranlaßt haben.

Bewundernswerth wie diese Wendung in der Weltproduktion des elementaren Nahrungsmittels ist, eine Wendung, welche die alte Theorie und die alten Thatsachen der Entwicklung der Kornproduktion gleichsam auf den Kopf stellt oder doch eine erhebliche Einschaltung dazu macht — so kann andererseits nicht bestritten werden, daß eine Preiserschütterung von solchem Umfange die Kornproducenten des alten Europa empfindlich getroffen hat.

§ 323. Jedoch diese Erscheinung ist etwas näher zu analysiren.

Eine wachsende Bevölkerung ist zur Bestreitung ihres Bedarfes an landwirthschaftlichen Erzeugnissen, insbesondere an Cerealien, insoweit genöthigt, den Aufwand für wachsende Produktionskosten derselben zu decken, als es ihr nicht gelingt, durch verbesserte Methoden der Gewinnung der Steigerung der Produktionskosten entgegenzuwirken. Die Höhe der wirthschaftlichen Kultur, welche sich fruchtbar erweist namentlich in der Steigerung der Produktivität, offenbart sich auch in dieser Gegenwirkung.

Die Mittel zu diesem Zwecke sind entweder diejenigen, welche die gegebenen Bodenstrecken bei gleichbleibenden oder bei verminderten Kosten ergiebiger an Erträgen machen, oder diejenigen, welche die räumlichen Entfernungen überwinden, um die entfernten, aber durch natürliche Fruchtbarkeit an wohlfeilen Erträgen ergiebigen Ländereien in den Bereich des alten Landes zu ziehen.

Beide Kategorien von Mitteln haben im Laufe dieses Jahrhunderts dazu gedient, bei starker Zunahme der Bevölkerung, zumal in Deutschland, die Steigerung der Kornpreise zu mildern. Eine Steigerung hat

gleichwohl in erheblichem Umfange stattgefunden. Die landwirthschaftlichen Producenten in den östlichen Theilen Deutschlands haben den Vortheil nicht nur dieser Preissteigerung gehabt, sondern auch den zweiten Vortheil, der aus der Entwicklung der Verkehrsmittel um die Mitte des 19. Jahrhunderts entsprang, indem vermöge derselben die östlichen Länderstrecken so viel mehr in den Zusammenhang der kornkonsumirenden Gegenden gerückt wurden.

Als Folge davon eine Werthsteigerung des Grundes und Bodens, welche allenthalben, in allen Theilen von Deutschland und zumal in den östlichen Provinzen sich vollzogen hat. Als Nebenwirkung eine sich ausbreitende Spekulation auf den Fortbestand nicht bloß des erreichten Bodenwerthes, sondern auch seiner Steigerung, welche unsichere Besitz-, Erwerbs- und Kreditverhältnisse in weitem Umfange erzeugte.

Die neue Wendung der Dinge, welche den Anlaß zu der sogenannten agrarischen Krisis gegeben hat, beruht darauf, daß dieses Mal die Gegenwirkung gegen die Tendenz zunehmender Produktionskosten der landwirthschaftlichen Erzeugnisse und zunehmender Bodenpreise in einem Grade erfolgt ist, der bisher unerhört gewesen ist.

Nur vergleichen läßt sich damit, was in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts in Großbritannien erlebt wurde, als die Kornzufuhren von dem östlichen Europa für die zunehmende Bevölkerung und den wachsenden Kornbedarf dieses Landes in Wettbewerb traten mit dem heimischen Grundbesitz.

Was damals die Häfen der Ostsee und des Schwarzen Meeres für England waren, das ist seit zwei Jahrzehnten für das ganze alte Europa das Ganze der Kontinente der neuen Welt, von Nordamerika und Südamerika, von Australien, von Südafrika, und von Ostindien obenein.

Das wirksamste Werkzeug bei dieser Umwälzung sind die Verkehrsmittel, die durch ihre enorme Verwohlfeilerung des Land- und Wassertransportes für extreme Entfernungen denselben Effekt herbeigeführt haben, wie wenn dem alten Europa ebenso viel neuer landwirthschaftlicher Boden angewachsen wäre.

Was vor zwei bis drei Menschenaltern das Hinterland der Häfen des Schwarzen Meeres bedeutet hat für das westliche Europa, das bedeutet jetzt die Gesammtheit der kornbauenden Länder der Erde für die ganze alte Welt.

§ 324. Die Folgen dieses außerordentlichen Ereignisses, welches freilich nur ein ordentlicher Bestandtheil der ganzen Umwälzung ist, die

durch die moderne Technik, durch die darauf beruhenden Verkehrsmittel hervorgerufen worden ist, die ihrerseits bereits große Vortheile, große Werthsteigerungen für den Grundbesitz des alten Europa veranlaßt hat — die Folgen dieses Ereignisses lassen sich mit einiger Liberalität der Auffassung als „Nothstand" konstruiren.

Indessen eben diese Ansicht setzt ihre Schranken.

Es kann *nicht* als Nothstand angesehen werden, daß der wachsende Kornbedarf als Folge der wachsenden Bevölkerung in den alten Ländern Fortschritte der Kultur, insbesondere der Verkehrsmittel, verursacht hat, die der Tendenz der wachsenden Grundrente und des wachsenden Kornpreises, welche oft genug als ein „grausames Gesetz" bezeichnet worden ist, entgegenwirken.

Es kann nicht als Nothstand angesehen werden, daß diese Gegenwirkung der Kultur mit so viel großartigeren Werkzeugen ausgeübt worden ist und mit so viel glänzenderem Erfolge.

Noch weniger kann es als ein Nothstand angesehen werden, daß jene Reichlichkeit der Versorgung mit den elementaren Dingen des Bedarfs eine wesentliche Erleichterung des Lebens für einen immer größeren Theil der Bevölkerung der alten Volkswirthschaften herbeigeführt hat. Vielmehr muß eben hierin nicht nur ein großer Gewinn für das Ganze dieser Volkswirthschaften, sondern auch eine dauernde Errungenschaft gesehen werden, die nicht ein vorübergehender Glücksfall, vielmehr eine wesentliche Bedingung für das dauernde Wohlbefinden der Mehrzahl ist — einer Mehrzahl, die nach der Art der modernen Staatsverfassungen immer vernehmlicher ihre Ansprüche zur Geltung zu bringen weiß.

Aus allen diesen Erwägungen geht hervor, daß es unmöglich die Meinung bei der Abwehr des agrarischen Nothstandes sein kann, es sei die wesentliche Folge der neuen Konkurrenz zu beseitigen. Diese gerade ist als ein dauernder Gewinn festzuhalten. Und alles, was heute in der Angelegenheit geschieht, muß mit dieser Aussicht nicht nur rechnen, es muß sie auch bereitwillig anerkennen, statt vergebliche Hoffnungen auf einen Umschlag der Dinge zu nähren, die sich in den letzten 10 bis 20 Jahren bereits oft genug als trügerisch erwiesen haben (wie namentlich die Meinung, dieses oder jenes neue Land müsse seinen Ueberfluß bald erschöpft haben).

Die Absicht bei der Abwehr des „Nothstandes" kann nur die sein, den Anprall dieser großen Konkurrenz, als einer dauernden Thatsache des modernen Wirthschaftslebens, einigermaaßen zu mildern, um den Uebergang in einen Zustand zu erleichtern, in welchem die Landwirthschaft

des alten Europa gelernt haben wird, dem neuen Jahrhundert gewachsen zu sein.

Denn wenn die Steigerung der Kornpreise und der Bodenpreise auf Kosten der übrigen Bevölkerung ein Geschenk für die Grundeigenthümer gewesen ist, so muß die entgegengesetzte Wendung, welche in dem Preise der Grundstücke nirgendwo in nur ähnlichem Umfange zur Geltung gekommen ist, wie die voraufgegangene steigende Bewegung derselben, als eine im Interesse der Gesammtheit eingetretene Milderung des Gesetzes der Grundrente von den Interessenten ertragen werden. Sie haben dem Staate von den einstigen Werthsteigerungen ihres Besitzes, die ein halbes Jahrhundert lang sich vollzogen haben, nichts herausgegeben. Dasjenige, was heute die Staatsgesammtheit zu ihren Gunsten bei der entgegengesetzten Lage der Dinge thut, darf zum wenigsten nicht zeitlich schrankenlos sein.

Sollten also in der That die Fortschritte der Landwirthschaft des alten Europa nicht im Stande sein, in bemessener Frist durch verbesserte Ausbeutung des Bodens dessen Erträge und dessen Werth im Kampfe mit der Konkurrenz des Weltmarktes zu behaupten oder zu erhöhen, so würde die Herabsetzung des Grundstückwerthes als eine auf die Dauer unvermeidliche Folge hinzunehmen sein, wie die Konsumenten der Bodenfrüchte im alten Europa die Steigerung des Grundstückwerthes lange Zeit als eine Nothwendigkeit haben hinnehmen müssen und einstmals, wenn die Zeit einer neuen Wendung in demselben Sinne gekommen ist, abermals werden hinnehmen müssen.

§ 325. Will man mit einer überleitenden Maaßregel, die durch einen *außerordentlichen* Zustand motivirt ist, nicht zufrieden sein, giebt man damit den Standpunkt der Abwehr eines bloßen *Nothstandes* auf, so fordert man vom Standpunkte einer Gruppe der Bevölkerung, welche in den civilisirten Ländern Europas immer mehr eine Minderheit der Gesammtheit geworden ist und vollends durch die Verschiedenheit der landwirthschaftlichen Besitzgrößen und der landwirthschaftlichen Produktionszweige nur einen Theil der ganzen landwirthschaftlichen Bevölkerung bildet — man fordert von diesem Standpunkte, daß die Gesammtheit auf einen großen Kulturfortschritt verzichten soll. Denn noch immer hat unsere Wissenschaft eine solche Entwicklung der Produktivität als einen großen Kulturfortschritt betrachtet.

Ein Verzicht derart wäre im Geiste des Systems der „protektionistischen Solidarität". Denn dessen Wesen besteht in der That darin,

wie wir früher gesehen haben, im Dienste der zur Zeit einflußreichen Interessentengruppen die Produktivität der eigenen Volkswirthschaft gegenüber dem sonst in der Welt gemachten produktiven Fortschritte des Zeitalters zurückzuschrauben.

Nicht die Erziehung für eine künftige Leistungsfähigkeit, die nur zur Zeit noch nicht errungen ist, also eine Maaßregel im Sinne des Listschen Erziehungszolles, sondern ein grundsätzlicher Verzicht auf die Erziehung, weil ein Verzicht auf den Fortschritt. Und dadurch eine dauernde Festlegung der Volkswirthschaft des eigenen Landes auf einer Stufe der Produktivität, welche in anderen Ländern bereits überwunden ist.

Ein solcher Verzicht würde auf die Dauer naturgemäß dieses eine Land gegen die anderen Länder zurückbringen, und selbst die Gemeinschaft mehrerer Länder (wie etwa Deutschlands und Frankreichs) in solcher Wirthschaftspolitik könnte sie nicht davor bewahren, daß sie hinter der übrigen Welt, zumal der neuen Welt, zurückbliebe.

Schon der gegenwärtige Standpunkt derjenigen thatsächlichen Politik, welche wir im Auge haben, hat sich dahin verschoben, daß man, wie es scheint, ein Ziel der gegenwärtigen Nothstandsmaaßregeln aus dem Auge verloren hat, daß man, statt sich auf das Ende der zur Zeit gewährten öffentlichen Unterstützung vorzubereiten, vielmehr die Endlosigkeit derselben und nicht nur diese, sondern auch die Verstärkung einer endlosen Unterstützung fordert.

Hiemit aber wäre das Wesen einer Nothstandshülfe, als einer außerordentlichen, daher vorübergehenden Maaßregel aufgehoben.

V. Die Mittel der Handelspolitik.

§ 326. Die Mittel, durch welche die Handelspolitik eines Landes seinen Producenten oder Konsumenten zu Hülfe kommt, können positive oder negative, können absolute oder relative sein, können bei der Einfuhr oder bei der Ausfuhr angewendet werden. Sie können verhüllte oder offene sein.

Die absoluten Mittel sind negativer Art und bestehen in der Zuschließung der Landesgrenze durch Verbote der Einfuhr oder der Ausfuhr. Sie sind in früheren Jahrhunderten und auf unreiferer Stufe der Volkswirthschaft häufiger angewendet, sie verschwinden allmälig und machen den relativen Mitteln, den Zöllen auf Einfuhr und Aus-

fuhr Platz. Sie sind in der Gegenwart nur noch ausnahmsweise in Uebung.

Aus Parma ist vom Jahre 1211 ein Verbot bekannt, welches den Podesta verpflichtet, die fremden Wollzeuge und Tücher wegzunehmen und zu verbrennen. In Venedig war im 15. Jahrhundert eine große Zahl von Gewerben durch Einfuhrverbote geschützt.

Es vermischte sich in jenen Jahrhunderten mit dem Schutze der einheimischen (städtischen) Gewerbe das Stapelrecht (§ 64), welches in erster Reihe den einheimischen Handel beschützte. So durften in Florenz französisch-flandrische Tücher nur dann nicht verkauft werden, wenn sie nicht Florentinern gehörten.

In den größeren Staaten beginnen die Einfuhrverbote als Maaßregeln einer konsequenten Gewerbepolitik in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts.

In England wurde 1455 die Einfuhr fremder Seidenfabrikate auf 5 Jahre verboten im Interesse der heimischen Seidenindustrie, in der Folgezeit mehrfach wiederholt, unter Heinrich VII. für bestimmte Arten von Seidenwaaren als permanent erklärt. Schon im 15. Jahrhundert berief man sich in England bei dem Verbot auf die Nothwendigkeit, den Geldabfluß zu hindern und die Interessen der nationalen Arbeit wahrzunehmen.

Unter Elisabeth bildete sich das System der Einfuhrverbote schärfer aus, nachdem es unter Heinrich VII. und Heinrich VIII. gelockert worden war.

Die deutschen Merkantilisten, Becher, v. Hörnigk, zu Ende des 17. Jahrhunderts treten für Einfuhrverbote ein. In der Praxis der österreichischen Handelspolitik zumal sind sie verwirklicht*). Schon 1659 erschien eine Verordnung Leopolds I. gegen die fremden Waaren, „besonders diejenigen, welche mehr zur überflüssigen Pracht als zur Nothwendigkeit gebraucht würden". Ein besonderes Verbot wurde 1674 gegen alle französischen Waaren erlassen; doch hing dasselbe mit den Kriegsmaaßregeln und anderen Sperrmaaßregeln des Reiches gegen Frankreich zusammen. Zahlreiche Einfuhrverbote (gegen baumwollene und wollene Zeuge, Leinwand, viele Seidenwaaren, Spiegel, Branntwein u. dgl.) wurden in den Jahren 1713—1728 unter Karl VI. erlassen; sie häuften sich unter Maria Theresia, besonders seit 1769. Noch im Jahre 1817 wurden Woll- und Baumwollzeuge gänzlich ausgeschlossen. So blieb es bis 1838 bezw. 1851.

---

*) Lexis, Einfuhrverbote. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. 3. 1892.

In Brandenburg-Preußen wurden zur Zeit des Großen Kurfürsten zahlreiche Einfuhrverbote erlassen: gegen Glas-, Kupfer- und Messingwaaren (1654), gegen andere Metallwaaren, Eisen und Stahl (1664, 1666, 1674, 1679), gegen Zucker (1684), gegen Tuch (1687). Diese Verbote wurden unter Friedrich dem Großen verschärft, insbesondere entstand in dem Zollkriege mit Sachsen (1755) eine wechselseitige Ausdehnung dieses Mittels des handelspolitischen Kampfes. Das System bestand fort bis 1806 und wurde grundsätzlich erst durch den Zolltarif vom 26. Mai 1818 aufgehoben: „Alle fremden Erzeugnisse der Natur und Kunst können im ganzen Umfange des Staates eingebracht, verbraucht und durchgeführt werden."

Für die Gegenwart aller Kulturstaaten kommen nur solche Einfuhrverbote in Betracht, welche aus sanitätspolizeilichen Gründen erlassen werden (vgl. § 319). Sie werden thatsächlich erlassen, und der Grund dazu erneuert sich immer wieder, so oft Gefahren abzuwehren sind, die für das fremde Land hereingebrochen sind oder nicht zureichend verhütet werden.

Mit solchen Verboten kann sich, wie es öfters von den Vieheinfuhrverboten Großbritanniens neuerdings behauptet worden ist, eine über den sanitätspolizeilichen Zweck hinausgehende, wirthschaftspolitische Absicht verbinden, zumal unter Verhältnissen, in denen es nicht angeht, diese andere Absicht offen einzugestehen. Indessen fehlt in derartigen Fällen der Beweis dafür, daß diese Absicht die entscheidende für das Einfuhrverbot gewesen ist.

§ 327. Kriegerische Verwicklungen erzeugen ihre eigenthümlichen Folgen auch für die Verschließung der Landesgrenze.

Als klassischer Vorgang dieser Art ist die sogenannte Kontinentalsperre zu erwähnen*).

Der Nationalkonvent bereits hatte (1. März 1793) alle Handelsverträge der alten Regierung für nichtig erklärt, soweit sie Mächten gegenüber gelten sollten, die mit der französischen Republik Krieg führten. Am selben Tage hatte ein anderes Dekret die Einfuhr einer Reihe von englischen Waaren (baumwollene und wollene Stoffe, Stahlwaaren, Fayencen u. dgl.) bei Strafe der Konfiskation verboten;

*) Pierre Clément. Histoire du Système protecteur en France depuis le ministère de Colbert jusqu'à la Révolution de 1848, suivie de pièces, mémoires et documents justificatifs. Paris 1854, p. 101—112.

die Zollbeamten, welche gleichwohl deren Einfuhr erleichtert, die Personen, welche sie eingeführt oder verkauft hätten, sollten mit 20 Jahren Zuchthaus bestraft werden; wer ein englisches Beinkleid oder Hemde getragen, sollte als „suspect“ angesehen werden.

Gegen Spanien war ein Verbot der Einfuhr roher Häute erlassen, angeblich weil sie dem Handel mit den französischen Häuten schadeten. In der That war es ein Veredelungsverkehr, der dadurch zerstört wurde, und die Spanier sahen sich jetzt genöthigt, unterstützt von französischem Kapital und französischen Arbeitern, ihre Häute zu Hause gerben zu lassen.

Das Direktorium folgte den Beispielen des Konvents. Ein Dekret vom 10. Brumaire des Jahres V verbot die Einfuhr und den Verkauf der englischen Waaren, weil man den Konsum von Gegenständen zurückweisen müsse, die bei einer feindlichen Nation gemacht seien und durch ihre Erträge dazu dienten, einen ungerechten und verderblichen Krieg zu führen, und daß derjenige kein guter Bürger sei, welcher sich nicht beeiferte, an dieser Maaßregel der öffentlichen Wohlfahrt sich zu betheiligen. Zu gleicher Zeit wurde allerdings als ein anderer Grund die „Ermuthigung der französischen Industrie“ angegeben.

Die Kriege Bonapartes setzten diese Gattung von Verboten fort. Am 17. Pluviöse des Jahres XIII hatte ein Dekret die Einfuhrzölle für Kolonialwaaren, Oele, Leinwand, Baumwollstoffe u. dgl. erhöht. Am 22. Februar 1806 verbot ein kaiserliches Dekret die Einfuhr von weißen und bedruckten Baumwollstoffen und belegte den Centner Rohbaumwolle mit 60 Francs, während der Tarif von 1791 diese frei gelassen hatte. Ein Dekret vom 4. März 1806 ging darin noch viel weiter (Rohbaumwolle 600—800 Francs per 100 kg je nach Herkunft).

Bonaparte sah darin sein eigenstes Werk, das er gegen die Meinung aller übrigen durchsetzte*). Er wollte durch die Flachsspinnmaschine (auf deren Erfindung er 1 Million Francs setzte) die Baumwollindustrie schlagen; sofern dies nicht gelänge, wollte er die Baumwolle verbieten, wenn er ihren Anbau nicht auf dem Festlande einbürgern könnte. Im Corps législatif stimmten 239 für das Dekret, nur 8 dagegen.

Am 11. November 1806 verbot die englische Regierung ihre Häfen den fremden Schiffen, unterwarf die Fahrzeuge der neutralen Mächte einer Durchsuchung durch englische Kreuzer, unter Androhung arbiträrer Strafen. Bonaparte antwortete darauf durch das Berliner Dekret vom 23. November 1806, wonach Großbritannien in Blockadezustand

*) „Je lançai mon décret en dépit de tous, ce fut un vrai coup d'Etat.“ heißt es in Bonapartes Mémorial de Saint Hélène, juin 1816.

erklärt und die Konfiskation aller Fahrzeuge, die nach Berührung eines englischen Hafens in Frankreich landen wollten, verordnet wurde. Ein anderes Dekret, Mailand 17. December 1807, verschärfte diese Bestimmungen dahin, daß jedes Fahrzeug, gleichviel welcher Nation gehörig, welches die Durchsuchung eines englischen Schiffes erfahren oder sich einer Reise nach England unterzogen oder nur irgend eine Auflage an die englische Regierung bezahlt hätte, durch solche Thatsachen allein als „denationalisirt" und als englisches Eigenthum betrachtet werden sollte und folgeweise als gute Prise. Ebenso sollte es gehalten werden mit jedem Fahrzeug, das aus einem englischen Hafen oder den englischen Kolonien käme.

Dieser Kampf dauerte bis zum Zusammenbruche des Kaiserreiches.

Die Wirkung der Kontinentalsperre war folgende. Gegen England abgeschlossen, aber unter einander durch die Eroberungen des Kaiserreiches zusammengebracht, bildeten jetzt die Länder des Festlandes (Frankreich, Italien, Belgien, Deutschland) ein gemeinsames Zollgebiet. Einzelne Manufakturen nahmen, dank dem schroffen Schutze gegen Englands Uebermacht, einen Aufschwung.

Die Baumwolle freilich, welcher nach Bonapartes Absicht der Zoll von 800 Francs zur Ansiedlung im Königreich Neapel verhelfen sollte, ohne diesen Erfolg zu haben, litt unter dieser Vertheuerung und hemmte die Entwicklung der Industrie. Die Vertheuerung vieler anderer Produkte drückte auf die Masse der Konsumenten. Die Ausfuhr der gewohnten französischen Erzeugnisse nahm seit 1810 erheblich ab und gelang oft nur zur Hälfte der sonstigen Preise.

England dagegen verstand es, trotz der Kontinentalsperre, als absolute Herrscherin der Meere, die Rohstoffe für seine Industrie zu den wohlfeilsten Preisen zu beschaffen. Den Absatz für seine Kolonialwaaren und seine Manufakturen fanden die englischen Kaufleute, nachdem Lübeck, Hamburg, Amsterdam, Genua, Livorno ihnen verschlossen waren, auf neuen Wegen, mit größerer Gefahr, aber nicht geringerem Gewinn. Helgoland, Jersey, Sardinien, Sicilien, Malta wurden für sie ebenso viele Entrepôts zur Versorgung gewisser Theile des Festlandes mit englischen Tuchen, Geweben, Waffen.

Die damals weitgestreckte Grenze Frankreichs suchte sich gegen die Kontrebande mit einer Armee von mehr als 20000 Zollwächtern zu wehren, denen ein Heer von mehr als 100000 Schmugglern gegenüberstand. Große Reichthümer wurden in Paris, Antwerpen, Brüssel, Gent durch den Schmuggel erworben.

Bonaparte hatte gehofft, durch die Kontinentalsperre den englischen

Handel in wenigen Monaten zu ruiniren (de mettre en peu de mois le commerce anglais à son dernier écu). Er erreichte, daß im Jahre 1810 eine Anzahl französischer Kaufleute ihre Zahlungen einstellte, oder daß die Regierung, um dies hinzuhalten, mit großen Unterstützungen beispringen mußte.

§ 328. Ausfuhrverbote gehören für die Handelspolitik civilisirter Staaten noch mehr der Vergangenheit an als Einfuhrverbote. Nur kriegerische Verwicklungen mögen in diesen immer wieder dazu führen, die Ausfuhr von Waffen, Pferden und sonstigem Kriegsmaterial zeitweilig zu verbieten.

Sanitätspolizeiliche Ursachen eines Ausfuhrverbotes dürften kaum zu finden sein.

Eher noch ragen aus der Vergangenheit die Ausfuhrverbote in die Gegenwart hinein, welche der Fürsorge für den Getreidebedarf des eigenen Landes entsprangen.

Die alte Politik Europas war, sagt Adam Smith*), das Verbot der Ausfuhr von Korn, es sei denn mit besonderer obrigkeitlicher Erlaubniß. Für England ist in der That bereits aus der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts eine Reihe von Bestrafungen bezeugt von Personen, die ohne des Königs Licenz Getreide ausgeführt hatten**). Das Gesetz Johanns (1204) nennt Getreide als eine derjenigen Waaren, deren Ausfuhr ohne besondere königliche Erlaubniß verboten ist. Dabei bleibt es bis 1393. Der Zweck ist Fürsorge für billige Lebensmittel, allerdings auch die Fürsorge für die Finanzen des Königs, vermittelst der Bezahlung der Ausfuhrlicenz, also eines Ausfuhrzolles. Dies führt 1376 dahin, daß bei einer der großen Abrechnungen des Volkes mit der Krone das Parlament das Begehren stellt, es solle in Anbetracht der großen Theuerung des Getreides, die seit lange im Königreiche herrsche, und in Anbetracht der zahlreichen Licenzen für die Ausfuhr durch Gesetz bestimmt werden, daß fortan kein Getreide auf Grund einer Licenz irgend welcher Person aus dem Königreiche ausgeführt werden dürfe „ohne Zustimmung und Anordnung des Parlaments". Die Antwort des Königs lautete allerdings ablehnend: die Unterthanen des Königs

*) Wealth of Nations, book III chap. 2.

**) Madox, History of the Exchequer I p. 381, 387, 398. Vgl. Richard Faber, Die Entstehung des Agrarschutzes in England. Abhandlungen aus dem staatswissenschaftlichen Seminar zu Straßburg. Heft V. Straßburg 1888, S. 65 ff.

sollen frei sein, ihre Waaren dahin zu führen, wohin es ihnen im Interesse ihres Gewinnes am besten scheint, außer zur Zeit, da der Rath des Königs ein Ausfuhrverbot erlassen haben sollte. Seit Ende des 14. Jahrhunderts wird das Unterhaus im landwirthschaftlichen Interesse Befürworter der Getreideausfuhr. Ja, 1463 erscheint bereits in dem Parlament ein Verlangen nach dem Verbote der Getreide*einfuhr*.

In *Brandenburg-Preußen* erneuert 1535 eine Verordnung die schon früher erlassene Vorschrift, daß die adeligen Grundbesitzer zwar Getreide ihres eigenen Wachsthums außer Landes zu führen berechtigt sein sollen, daß sie aber von den Bauern kein Getreide zu diesem Zwecke sollen kaufen dürfen, und daß die Bauern selber ihr Getreide nur auf dem Markte der nächsten Stadt verkaufen dürfen. Ein Mandat von 1571 verschärft das Verbot der Ausfuhr vor Lichtmeß dahin, daß auch das von dem Adel producirte Getreide davon betroffen sein soll.

In *Frankreich* gestatteten erst die Ordonnanzen von 1539, 1567, 1577 die Getreideausfuhr von Provinz zu Provinz. Die Ausfuhr aus dem Königreich, die auch früher häufig verboten worden war, sollte nach der Ordonnanz von 1539 nur auf Grund eines besonderen Patents gestattet sein. Unter *Sully* wurde (1598, 1601) die Freiheit der Ausfuhr gewährt. *Colbert* aber hob dieselbe wieder auf; das Ausfuhrverbot war die Regel, die nur zeitweilig durchbrochen wurde, und zwar meist gegen Ausfuhrzoll, nur nach sehr reichlichen Ernten frei von Zoll. Nach einer liberalen Wendung in der Mitte des 18. Jahrhunderts (Edikt vom 7. November 1764) wurde in Folge der Preissteigerung von 1770 abermals die Getreideausfuhr verboten. Hierauf schwankte die Gesetzgebung (Turgot's Edikt 1774 für Freiheit; 1788, 1789 wegen der Theuerung Ausfuhrverbote). Während der ganzen Zeit der Republik war die Ausfuhr verboten. Allgemeine Ausfuhrverbote erfolgten noch 1810 und 1815. Noch 1839 wurde die Ausfuhr zur See durch eine Ordonnanz suspendirt.

In den letzten Jahren hat *Rußland*, in Folge einer Mißernte (1891) ein Verbot der Ausfuhr von Weizen, Roggen u. s. w. erlassen. Da jedoch zwischen der Verkündigung und der Durchführung des Verbots 14 Tage Zeit gelassen waren, so wurden in dieser Frist noch sehr große Mengen über die Grenze gebracht, und die Verminderung der Kornausfuhr aus Rußland im Jahre 1891 ist verhältnißmäßig gering. Erst im Jahre 1892 äußerte sich die Wirkung des Verbotes; die Ausfuhr sank auf die Hälfte des Vorjahres herab, um im folgenden Jahre, nach Wiederaufhebung des Ausfuhrverbotes, fast die vorige Höhe zu erreichen.

§ 329. Herkömmlich aus den Jahrhunderten des Mittelalters, wie die Verbote der Getreideausfuhr, waren die Ausfuhrverbote für die Elemente der Produktion von solchen Zweigen der wirthschaftlichen Thätigkeit, welchen die Fürsorge der Obrigkeit zugewandt war.

Venedig hat mit strengen Strafen die Auswanderung der Arbeiter seiner Manufakturen verfolgt und so die Ausfuhr der eigenthümlichen Stoffe, die dazu gehörten. Um den Vorzug der Glasmanufaktur an Venedig zu fesseln, wurde die Ausfuhr des Quarzsandes, den man aus den im Ticino befindlichen Kieselsteinen gewonnen zu haben scheint, untersagt*).

In England beginnt im 15. Jahrhundert die Politik, die Wolle für die heimische Industrie zurückzuhalten und den Fremden vorzuenthalten. Den Wünschen des Parlaments willfahrend, wurde 1463 den Ausländern verboten, Wolle aus England direkt zu exportiren. Diese Vorschrift wird verschärft im Jahre 1514, als die Wollproduktion in Folge von Schafseuchen nachgelassen, gleichzeitig aber die Tuchindustrie sich beträchtlich ausgedehnt hatte und die Tuchmacher darlegten, wie ohne solchen gesetzlichen Schutz die Aufkäufer im Lande die Wolle wegnähmen oder derart vertheuerten, daß man die Tuchmanufaktur nicht mehr wie früher betreiben könne**).

Es ist Adam Smith, der noch von England in seinem eigenen Zeitalter die Darstellung giebt***): „Die Ausfuhr der Instrumente des Gewerbes ist gemeinhin verboten, nicht durch hohe Zölle, sondern durch absolute Verbote. So ist durch das Gesetz aus dem 7. und 8. Regierungsjahre Wilhelms III. (chap. 20, sect. 8) die Ausfuhr von Rahmen oder Maschinen zum Stricken von Handschuhen oder Strümpfen verboten unter der Strafe nicht nur der Konfiskation, sondern obenein der Zahlung von 40 £ (die Hälfte an den König, die Hälfte an den Denuncianten). In derselben Weise ist durch das Gesetz aus dem 14. Regierungsjahre Georgs III. (chap. 71) die Ausfuhr aller Utensilien verboten, welche bei der Baumwoll-, Leinen-, Wollen- und Seidenmanufaktur gebraucht werden, bei Strafe der Konfiskation und der Zahlung von 200 £, nebst 200 £ außerdem von dem Schiffsführer, der wissentlich solche Ausfuhr duldet."

Und ebenfalls konnte Ad. Smith als von gültigen Gesetzen seines Landes berichten, von den strengen Verboten gegen die Ausfuhr der

*) Ad. Beer, Allgemeine Geschichte des Welthandels I, 189.

**) Schanz, Die englische Handelspolitik gegen Ende des Mittelalters (1881). Bd. I, 446 ff.

***) Wealth of Nations, book IV chap. 8.

lebendigen Instrumente des Gewerbes. Durch das Gesetz aus dem 5. Regierungsjahre Georg's I. wurde jedermann, der einen Gewerbsmann aus England hinauslockte, damit er sein Gewerbe im Ausland übe oder lehre, mit einer Strafe von 100 £ und 3 Monat Gefängniß, im Wiederholungsfalle mit einer beliebig hohen Summe nach Ermessen der Richter und 12 Monat Gefängniß bedroht. Ein zweites Gesetz aus dem 23. Regierungsjahre Georgs II. verschärft die Strafen auf 500 £ und 12 Monat Gefängniß für das erste Mal, auf 1000 £ und 2 Jahr Gefängniß für das zweite Mal.

Ja, der Gewerbsmann, dem die Nachgiebigkeit gegen solche Verlockung nachgewiesen war, konnte durch den Gerichtshof verpflichtet werden, Sicherheit nach Ermessen der Richter zu leisten für sein Daheimverbleiben, und konnte mangels Zahlung der Sicherheit in das Gefängniß gesetzt werden. Ist er aber thatsächlich ins Ausland gegangen, um sein Gewerbe dort auszuüben, so soll er binnen 6 Monaten der Aufforderung zur Heimkehr Folge leisten, andernfalls unfähig sein, eine Erbschaft in England anzutreten, auch soll sein Vermögen konfiscirt werden.

§ 330. Neben den in den voraufgehenden Paragraphen betrachteten absoluten Mitteln giebt es *relative* Mittel der Handelspolitik, welche theils in positiver, theils in negativer Weise der heimischen Volkswirthschaft zu Hülfe kommen.

Die *positiven* Mittel sind die *Ausfuhrprämien* und die *Einfuhrprämien*, die *negativen* Mittel sind die *Ausfuhrzölle* und die *Einfuhrzölle*.

Von jeder der beiden Kategorien ist nur eine Art der angewandten Mittel die für die Gegenwart erhebliche, nämlich die *Ausfuhrprämien* und die *Einfuhrzölle*.

Sie beide, und ebenso die veralteten oder minder gebräuchlichen Mittel der Einfuhrprämien und der Ausfuhrzölle, arbeiten auf das gleiche Ziel von entgegengesetzten Enden los. Der Zuschuß aus den Staatsfinanzen für die Einfuhr einer Waare — die *Einfuhrprämie* — soll eine im Inlande nicht hinreichend vorhandene, auch durch den freien Verkehr vom Auslande nicht hinreichend zugeführte Waare, welche für Konsumtion oder Produktion verlangt wird, desto reichlicher hereinbringen. Die Zahlung an die Staatskasse seitens dessen, welcher eine Waare aus dem Lande führt — der *Ausfuhrzoll* — soll eine im Lande verlangte und nicht ausreichend vorhandene Waare gegen den

Abfluß nach dem Auslande schützen, wenn auch nicht mit dem absoluten Mittel eines Verbotes, so doch mit dem relativen Mittel einer Vertheuerung der Ausfuhr.

Umgekehrt wirken die beiden anderen Mittel auf ein gemeinsames Ziel hin, indem sie entweder durch Vertheuerung der Einfuhr ausländischer Waaren — *Einfuhrzölle* — den heimischen Markt gewisser Erzeugnisse vor dem Mitbewerbe ausländischer Erzeugnisse durch Vertheuerung dieser Zufuhr schützen; oder indem sie durch Begünstigung der Ausfuhr mittelst öffentlicher Zubußen — *Ausfuhrprämien* — gewisse Waaren auf dem ausländischen Markte so viel wohlfeiler, d. h. konkurrenzfähiger machen. Der Unterschied liegt hier nur in der verschiedenen Entwicklungsstufe der Leistungsfähigkeit einer Produktion, indem der Einfuhrzoll den heimischen Markt relativ abschließt, die Ausfuhrprämie den ausländischen Markt erobern oder vertheidigen hilft.

§ 331. Diese Maaßregeln der Handelspolitik *vermengen* sich obenein mit den Maaßregeln der *Finanzpolitik*.

Vollends gilt dies im Sinne der *historischen* Entwicklung des *Zollwesens*. (Vgl. Syst. II §§ 261—264.)

Der Zoll ist historisch zunächst überhaupt nur eine fiskalische Einrichtung, zumal in seiner ursprünglichen Bedeutung, welche am besten durch den konservativen Zug des englischen Sprachgebrauches bis zur Gegenwart verdeutlicht wird, indem hier bis zur Stunde das niederdeutsche Wort „toll“ eine privatrechtliche Gegenleistung im Sinne von Wegegeld, Brückengeld, Hafengeld bezeichnet. Dieses ist auch der ursprüngliche Sinn des Grenzzolles. Noch im preußischen Zolltarif von 1818 finden wir die Scheidung von „Zoll“ und „Accise“, derart, daß der Zoll die Gebühr für die Einfuhr über die Landesgrenze darstellt, die Accise die Verbrauchssteuer.

Im heutigen Sprachgebrauche Deutschlands, auch der Gesetzgebung, ist beides zusammengeflossen. Das Wort „Zoll“ hat die „Accise“ in sich aufgesogen.

Im Auslande, zumal in England, ist das viel früher geschehen, aber auf andere Weise. „Toll“ hat seine Bedeutung festgehalten, während das, was wir heute „Zoll“ im Sinne unserer Handels- und Finanzpolitik nennen, vom Mittelalter her einen eigenen Namen erhalten hat — custom (coutûme, consuetudines). In der Magna Charta dient dieses Wort noch dazu, die Schranke des Gewohnheitsrechts gegen die Willkür aller Arten von alten „Zöllen“ einzusetzen. Aber im Laufe der

Jahrhunderte wird aus „custom“ im Gegensatze zu „toll“ das besondere Wort für Grenzzoll.

Indessen nach dieser Scheidung bleibt eine Vermischung übrig, welche im Wesen der Sache liegt und durch einen historischen Scheidungsproceß sich nicht beseitigen läßt.

Als jene normännischen Könige in England das Ausfuhrverbot für Getreide lockerten gegen eine von ihnen zu erkaufende „Licenz“, da suchten sie in der Weise des Mittelalters dabei den fiskalischen Zweck; sie erreichten aber damit von selber den volkswirthschaftlichen Zweck einer Erleichterung der Ausfuhr und einer Steigerung des Preises. Umgekehrt wenn die Getreidezollgesetze der letzten Jahrzehnte den Getreideproducenten des Inlandes eine Erhöhung ihres Preises, durch Vertheuerung der ausländischen Zufuhr, gewähren wollten, so erreichten sie damit zugleich — wider ihre Absicht — eine erhebliche Einnahme für die Finanzen.

Ein System des freien Güteraustausches mit den fremden Nationen im Sinne des englischen Freihandels (freetrade) wird durchbrochen durch diejenigen Grenzzölle, welche um der finanziellen Zwecke willen fortbestehen oder neu eingeführt (zum mindesten erhöht) werden. Und weil wichtige Gründe der Zweckmäßigkeit (günstige Zollgrenze für die Kontrolle der Einfuhrartikel, ausgiebige und steuerkräftige Konsumtion von ausländischen Waaren) neben manchen Erwägungen der Gerechtigkeit für die Finanzzölle sprechen, so tritt zwischen das Ideal der freien Landesgrenze im Sinne des Freihandels und die Wirklichkeit gerade dieses Staates ein störendes Moment von hinreichend starker Wucht, um für die Handelspolitik gegenüber fremden Staaten ähnliche Objekte zu liefern wie der bewußte Zweck des Schutzzolles (Weinzoll Englands gegenüber Frankreich u. s. w.). Weiterhin trägt das Steuersystem des Landes auch von innen her seine Forderungen in den Grenzzolltarif hinein, sei es nun des Freihandelsstaates oder irgend eines anderen Staates. Die hohe Besteuerung des inländischen Bieres oder Branntweins in England hat zur Folge*), daß zur Ausgleichung der Belastung dieselben Artikel,

*) Es ist der eine der beiden Gründe, welche Adam Smith zuläßt für die Belastung der Einfuhr von fremden Erzeugnissen (Wealth of Nations, book IV chap. 2). Der zweite Fall, sagt er — der erste Fall ist derjenige der Schiffahrtsakte, „as defence is of much more importance than opulence“ —, der zweite Fall ist dann vorhanden, wenn eine Steuer im Inlande auf inländisches Erzeugniß gelegt ist. In diesem Falle ist es billig, daß eine gleich hohe Steuer auf das Erzeugniß des Auslandes gelegt wird. Denn diese Maaßregel würde nicht das Monopol des inländischen Marktes der heimischen Industrie geben, noch der Industrie eine künstliche

wenn sie vom Auslande eingeführt werden, mit ebenso hohen Sätzen in Form des Zolles belegt werden.

Andererseits veranlaßt die inländische Verbrauchssteuer auf ein heimisches Produkt zur Rückerstattung des gezahlten Steuerbetrages im Falle der Ausfuhr (Exportbonifikation), weil die inländische Steuer den inländischen Konsumenten treffen will und wohl den inländischen Producenten zur Verauslagung dieser Steuer anhalten kann, nicht aber damit die Absicht verbinden soll, daß die inländische Produktion auch von dem ausländischen Konsumenten sich die verauslagte Steuer zurückerstatten lasse. Vielmehr wird die entgegengesetzte Tendenz sich geltend machen (in dem Grade als die Ausfuhr Bedeutung erlangt und durch öffentliche Veranstaltungen begünstigt wird), einen reichlichen Ersatz der verauslagten Steuer zu gewähren und auf diese Weise in verhüllter Form eine „Ausfuhrprämie" zu zahlen.

Eine solche verhüllte Form ist gegeben durch die Form einer Rohstoffsteuer, weil diese für die Exportbonifikation eine gesetzliche Gleichung fordert zwischen dem Quantum des veredelten Produkts und dem Quantum des Rohstoffes. Sie ist ausgeschlossen durch eine Steuerform, welche die Besteuerung des veredelten Produkts zum Gegenstande hat, so daß dieses schon im Vorwege steuerfrei gemacht werden kann durch „steuerfreie Niederlagen" (entrepôts), aus welchen die Alternative offen ist: Einfuhr in den heimischen Verbrauch gegen Steuerzahlung oder steuerfreie Verwendung zur Ausfuhr.

§ 332. Einfuhrprämien sind im Einzelnen angewendet worden zur Ermäßigung der Kornpreise in Theuerungsjahren. So in Frankreich in den Jahren 1775, 1789, 1817. In England 1795—96, 1800. Dann namentlich zur Förderung der Manufakturen durch Verwohlfeilerung der dazu erforderlichen, vom Auslande kommenden Rohstoffe, sei es durch direkte Prämien bei der Einfuhr, sei es durch Verzicht auf den für andere Artikel verlangten Zoll.

In England ist während des 18. Jahrhunderts Schafwolle aus verschiedenen Ländern, die Mehrzahl der Farbstoffe, Flachs, Häute aus Irland oder den britischen Kolonien, Holz aus Amerika, Pelzwerk aus

---

Richtung verleihen, wie es (anderenfalls) die Schutzzölle thun. Allerdings sei es in Großbritannien üblich, daß bei Anlaß solches Ausgleichszolles, um nur den Klagen der Kaufleute und Industriellen ein Ende zu machen, ein viel höherer Betrag auf die Einfuhr aller fremden Waaren gelegt wird, als zur Ausgleichung genügen würde.

der britischen Grönlandfischerei u. dgl. zollfrei eingelassen worden*). Die Beschränkung der Zollfreiheit auf die Herkunft aus britischen Kolonien führte noch einen anderen Zweck in diese Maaßregel hinein, nämlich die Bevorzugung der Kolonien vor dem Auslande, als Gegengabe für so vielen Zwang des Mutterlandes gegen die Kolonien in umgekehrter Richtung.

Ausfuhrzölle gehören in die Sphäre der Ausfuhrverbote. Sie sind die mildere Form derselben für verwandte Zwecke, so insbesondere auf dem Gebiete der Getreideversorgung.

Ganz im Mittelpunkte unter den Formen der Zoll- und Handelspolitik stehen die Einfuhrzölle. Sie sind namentlich dasjenige Mittel, welches für die Gegenwart, und voraussichtlich noch für eine längere Zukunft, hauptsächlich in Betracht kommt.

Zur Zeit des Adam Smith war es, auch in England, noch in solcher Kraft, daß dieser Schriftsteller erklärte: „Zu erwarten, daß die Freiheit des Handels jemals ganz in Großbritannien wiederhergestellt werden sollte, ist gerade so absurd, wie zu erwarten, daß ein Oceana oder Utopia jemals in Großbritannien eingerichtet werden könnte**).

Nicht nur die Vorurtheile des Publikums, fährt Smith fort, sondern, was weit unbesiegbarer ist, die privaten Interessen vieler Individuen leisten ihr unüberwindlichen Widerstand. Wollten die Offiziere mit demselben Eifer und derselben Einhelligkeit jeder Reduktion der Truppenzahl widerstehen, mit welcher die Fabrikanten jedes Gesetz bekämpfen, das die Zahl ihrer Konkurrenten auf dem heimischen Markte vermehren kann; würden die Offiziere ihre Soldaten in derselben Weise anspornen, wie die Fabrikanten ihre Arbeiter anspornen, mit Gewaltthätigkeiten die Befürworter jeder solcher Reform anzugreifen, dann würde ein Versuch der Armeereduktion ebenso gefährlich sein, wie es thatsächlich gefährlich geworden ist, das Monopol einschränken zu wollen, das unsere Fabrikanten gegen uns erlangt haben.

Mit Ausnahme von England (über dessen Fortschritte auf der Bahn des Freihandels sein Wirthschaftslehrer allerdings eine gar zu düstere Prophezeiung gemacht hat) bedient sich heute die große Mehrzahl oder die Gesammtheit der Kulturstaaten und der Halbkulturstaaten des Mittels der Einfuhrzölle.

---

*) Ad. Smith, Wealth of Nations, book IV chap. 8.

**) Book IV chap. 2 (edit. Playfair. London 1805, vol. II p. 214).

§ 333. Die Wirkung der Einfuhrzölle wird von mehreren Umständen abhängen.

Erstens von der Höhe des Zollsatzes. Ein sehr hoher Satz wird prohibitiv wirken ohne daß man im Allgemeinen eine Grenze für diese Höhe bestimmen könnte. Wie die wechselseitige Ermäßigung der Zollsätze das Mittel der wechselseitigen Begünstigung des internationalen Güteraustausches ist, so dient die Erhöhung gegenseitig als Mittel des handelspolitischen Kampfes („Kampfzoll"). Ein äußerst niedriger Zollsatz andererseits wird den Zweck der Zurückhaltung fremder Einfuhr überhaupt nicht erreichen.

Zweitens von den Produktionsbedingungen des Inlandes. Bei großer Leistungsfähigkeit und entwickelter Konkurrenz der Producenten wird der Einfuhrzoll, zumal ein sehr hoher, nur zum Theile oder gar nicht sich in den Preisen des Inlandes wirksam erweisen. Denn die Konkurrenz der inländischen Producenten wird es nicht dazu kommen lassen, daß der Preis um die volle Höhe des Einfuhrzolles vertheuert wird. Wo dagegen die Leistungskraft und die Konkurrenz noch wenig entwickelt sind, wo sie noch nicht im Stande sind, den ganzen Bedarf des Inlandes zu decken, daher der Bedarf zum Theil auf die Zufuhr vom Auslande angewiesen ist, da kann die Vertheuerung bis auf den vollen Betrag des Zollsatzes steigen.

Drittens von der Natur des Bedarfsgegenstandes. Wo dieser ein dringender ist und die Vertheuerung daher bei vorhandener Kaufkraft getragen werden muß, da wird sie eintreten. Wo die Dringlichkeit fehlt, wird die Verminderung des Bedarfes auf den Preis in der Weise drücken, daß etwa die ausländischen Producenten, um ihren Absatz zu behalten, zu einem Theile den Einfuhrzoll aus dem eigenen Gewinne decken; daher auch die einheimischen Producenten sich mit einer geringeren Preiserhöhung begnügen müssen.

Viertens wird dieser Grund wiederum dadurch bedingt sein, daß die ausländischen Producenten mehr oder weniger auf den Absatz in dem einen Lande angewiesen sind. Sind sie es nicht, so werden sie auch keinen Theil ihres bisherigen Gewinnes preisgeben wollen.

Bei Produkten von jährlich schwankender Produktionsmenge (Ernte) wird dieses Moment sich von Jahr zu Jahr verschieden geltend machen, je nachdem die Ernte und daher der Zufuhrbedarf in dem zollgeschützten Lande ausgefallen, je nachdem ferner die Ernten in den übrigen Ländern ausgefallen sind, welche einen größeren oder geringeren Theil des Getreides abzugeben oder einzuführen haben.

Die Uebernahme des Einfuhrzolles oder eines Theiles desselben

auf die Schultern des fremden Landes geschieht nicht bloß in der offenbaren Form der Preisherabsetzung für die Waare, sondern auch in der Form der Herabsetzung der Eisenbahntarife für die Ausfuhr, oder in Ausfuhrprämien zur Kompensation des Zolles.

Eine eigenthümliche Methode ist die Preiskartellirung, vermöge deren einerseits die geschützte Industrie sich für das Inland einen höheren Preis sichert, während sie den Ueberschuß ihrer Produktion dem Auslande zu niedrigerem Preise liefert. Diese Methode dreht sich um vom Auslande gegen das Inland, indem zur Ueberwindung des Einfuhrzolles die ausländische Industrie ihr Produkt dem Auslande wohlfeiler liefert als dem eigenen Lande.

§ 334. Die Ausfuhrprämien sind herkömmlich mit dem Schutzzollsystem verknüpft; sie sind die positive Form des Eingangszolles, indem sie für die Ausfuhr der inländischen Waare in das Ausland einen Zuschlag gewähren, wie die Einfuhrzölle für die Einfuhr der ausländischen Waare in das Inland einen Abzug oder eine Vertheuerung fordern. Beide verfolgen denselben Zweck, nur von entgegengesetzten Seiten her, den Zweck, der inländischen Waare die Konkurrenz mit der ausländischen Waare zu erleichtern.

Die Wirkung der Ausfuhrprämien ist eine ganz analoge wie die Wirkung der Eingangszölle, ebenso bedingt wie diese, ebenso abhängig von dem Zusammentreffen wechselnder Umstände.

Die Ausfuhrprämie ist zu unterscheiden von der bloßen „Ausfuhrvergütung" (Exportbonifikation, drawback), welche, wenn sie strenge gehandhabt wird, nichts anderes leistet, als die Rückerstattung der verauslagten Steuer, sei es nun, daß es ein Zoll auf eingeführte Rohstoffe oder eine im Inlande erhobene Steuer ist. Thatsächlich ist sehr oft die Ausfuhrvergütung in eine Ausfuhrprämie umgeschlagen oder von vornherein dazu benutzt worden.

In England haben 1688—1806 Ausfuhrprämien für Getreide bestanden, welche eintraten, sobald der Preis unter einem bestimmten Punkte (44 Schilling per Quarter) stand. Sie waren die Kehrseite der Ausfuhrverbote, welche dann wirksam wurden, wenn der Preis über eine gewisse Höhe hinausging. Sie waren implicite die Entschädigung der Landwirthschaft für die Ausfuhrverbote.

In Frankreich haben die Ausfuhrprämien zumal in dem System der Solidarität der protektionistischen Interessen 1815—1860 eine Rolle gespielt, indem bei dem gleichmäßigen Schutze aller wirthschaftlichen

Zweige — der Industrie, der Landwirthschaft, der Schiffahrt, der Kolonien und des Handels —, die Ausfuhrprämien als ein Hauptmittel zur Ausgleichung der vielfältigen Gegensätze dienen sollten.

§ 335. Ein hervorragendes Beispiel bildet die Zuckerbesteuerung (vgl. Syst. II, §§ 412—416) der verschiedenen Staaten, welche seit dem zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts die Rübenzuckerproduktion entwickelt haben.

In Deutschland wurden seit 1. September 1861 Steuerrückvergütungen bei der Ausfuhr gewährt, welche so reichlich bemessen waren, daß sie thatsächlich eine erhebliche Ausfuhrprämie enthielten (indem die wirkliche Zuckerausbeute aus dem Centner Rohstoff, auf welchen vom 1. September 1841 bis 1. Oktober 1892 die Steuer gelegt worden, so viel größer war als die bei der Ausfuhrvergütung gesetzlich zu Grunde gelegte). Diese thatsächlich gewährten Ausfuhrprämien hat man durchschnittsmäßig für die Jahre 1881—1888 auf 3,24 Mark bis 4,98 Mark (1887/88) per 100 kg berechnet, für 1888—1892 auf rund 2 ¼ Mark. Erst seit 1. August 1892 ist, zugleich mit Verwandlung der Rübensteuer in eine Fabrikatsteuer, diese verhüllte Ausfuhrprämie in eine offene Ausfuhrprämie („Ausfuhrzuschuß") verwandelt und zwar in wechselnden Beträgen, die 1,25 Mark per 100 kg (1892—1895) betragen, dann 1895—1897 ermäßigt werden, endlich ganz fortfallen sollten in der Aussicht auf die Beseitigung der Zuckerausfuhrprämien auch der konkurrirenden Länder (Oesterreich-Ungarn, Rußland, Frankreich, Belgien). Da diese Aussicht sich nicht erfüllte, fiel die Gesetzgebung auf die Erhöhung der Ausfuhrprämien zurück, zuerst durch Gesetz vom 9. Juni 1895, dann durch Gesetz vom 27. Mai 1896*), welches letztere die Ausfuhrprämie auf 2 ½ Mark per 100 kg normirt, indessen um einer ungesunden Steigerung der Produktion entgegenzuwirken, die Kontingentirung der Produktion (auf 1700 Millionen kg) in Verbindung mit einer Betriebssteuer vorschreibt, welche ihrerseits so bemessen ist, daß die Großbetriebe stärker getroffen werden als die kleineren Betriebe (für je 100 kg Rohzucker Nettogewicht beträgt der Zuschlag für die innerhalb eines Betriebsjahres abgefertigten Mengen bis zu

500 000 kg	. . . .	0,05 Mark
500 000—1 000 000 kg	. . . .	0,10 „

*) Finanzarchiv 1896, 745 ff. Vgl. Paasche, Art. Zuckerindustrie und Zuckersteuer. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 1894.

1 000 000—1 500 000 kg . . . . 0,15 Mark
1 500 000—2 000 000 kg . . . . 0,20 „

und so fort von 500 000 kg zu 500 000 kg um 0,05 Mark steigend).

Zugleich wird die Verbrauchssteuer (Fabrikatsteuer) von 18 Mark auf 20 Mark per 100 kg erhöht.

Die Ausfuhrprämien der konkurrirenden Staaten, deren Gestalt und Zusammenhang mit der inneren Zuckerbesteuerung sich ähnlich entwickelt hat wie in Deutschland, haben betragen in den Jahren 1890—1895 in

Frankreich $4\frac{1}{2}$—$5\frac{1}{2}$ Mark für 100 kg
Oesterreich-Ungarn $1\frac{1}{2}$—2 „ „ „ „

Die Rübenzuckerproduktion ist, Hand in Hand mit solchen Ausfuhrprämien, 1890—1895 gewachsen:

insgesammt von 37 Millionen Doppelcentner auf 48 Millionen
davon in Deutschland von 13,4 „ „ „ 18,3 „
„ „ Oesterreich-Ungarn von 7,7 „ „ „ 10,6 „
„ „ Frankreich „ 6,8 „ „ „ 7,8 „

Zu gleicher Zeit ist der Preis auf dem Hauptzuckermarkte der Welt, in London*), 1889—1895 von 14,93 Schilling auf 9,42 Schilling für den englischen Centner Rübenzucker herabgegangen. (1881—1882: 21—20 Schilling).

Die Ausfuhrprämien haben als Mittel der Anfachung des internationalen Kampfes der Rübenzucker erzeugenden Länder zur Ueberproduktion wesentlich mitgewirkt, vollends in Zeitläuften, da die Schwierigkeiten der Kornproduktion ohnehin die Landwirthschaft in diese Richtung drängten und da ferner die Entwicklung des Großbetriebes die Vortheile gesteigerter Produktionsmassen mit sich führte.

Seit lange haben die betheiligten Staaten versucht, aus dieser Verwicklung herauszukommen durch Beseitigung der Ausfuhrprämien vermittelst eines internationalen Vertrags. Belgien hat bereits 1863 Anregungen gemacht, die zu der Konvention vom 6. November 1864 über das Besteuerungsverhältniß von Melis und Rohzucker führten. In England beginnt 1876 eine Agitation zur Abschaffung der Ausfuhrprämien. 1881 erläßt die englische Regierung eine Einladung an die europäischen zuckerexportirenden Staaten zur Theilnahme an einer Kon-

*) Statistical Abstract for the United Kingdom. London 1896, p. 154.

ferens. Diese wird erneuert am 2. Juli 1887 und hat zur Folge die Konvention vom 30. August 1888 zur Beseitigung der Zuckerprämien, geschlossen zwischen den Staaten: Deutsches Reich, Großbritannien, Oesterreich, Belgien, Spanien, Italien, Niederlanden und Rußland. Ihr Inhalt ist im Wesentlichen, daß die einzelnen Staaten sich verpflichten, Einrichtungen zu treffen, welche unbedingte Sicherheit dafür bieten, daß bei der Fabrikation oder Ausfuhr von Zucker keinerlei offene oder versteckte Prämie gewährt werde. Der Vertrag sollte bis 1. September 1891 in Kraft treten. Das Deutsche Reich ist derjenige Staat gewesen, welcher im Sinne dieses Vertrages gehandelt hat, aber allein geblieben ist. Daher ist thatsächlich die Durchführung des Vertrages in eine unbestimmte Zukunft vertagt.

§ 336. Aehnlich wie bei dem Rübenzucker haben sich bei der Branntweinproduktion die Ausfuhrprämien für den Weltmarkt in Deutschland und den benachbarten Festlandstaaten, zumal Rußland, geltend gemacht.

Die preußisch-deutsche „Rohstoffbesteuerung" (Maischraumsteuer) mit reichlich bemessener Ausfuhrvergütung für das Fabrikat ist thatsächlich das Vorbild der Rübenzuckerbesteuerung gewesen.

Grundlage ist das preußische Gesetz vom 8. Februar 1819, welches wiederholentlich (1824, 1838) wegen der Fortschritte der Brenntechnik in Ausnutzung der Maische, im Sinne höherer Besteuerung derselben, verschärft worden ist; indessen hatten die stetigen Fortschritte der Technik es dahin gebracht, daß zur Zeit des Gesetzes vom 24. Juni 1887 ein Ausbeuteverhältniß der Maische von 11 Procent in den größeren Brennereien erreicht war, während das Gesetz nur ein Ausbeuteverhältniß von 8 Procent annahm. Die Ausfuhrprämie betrug also $^3/_8$ der Maischraumsteuer.

Das neue Gesetz hielt an der Maischraumsteuer fest, um den Vortheil der alten Besteuerung durch die verhüllte Ausfuhrprämie und diese wiederum durch die Entwicklung der Brenntechnik den landwirthschaftlichen Interessenten fortzugewähren. Daneben wurde eine Fabrikatsteuer eingeführt, die ihrerseits, behufs Einschränkung der Ueberproduktion, in dem ermäßigten Satze (von 0,50 Mark per Liter reinen Alkohol) auf ein Quantum von $4^1/_2$ l per Kopf der Bevölkerung kontingentirt war, darüber hinaus 0,70 betragen sollte.

Ein ferneres Mittel der Gegenwirkung gegen die Ueberproduktion wurde durch Reichsgesetz vom 17. Juni 1895 eingeführt. Es verband

sich damit die offene Form einer Ausfuhrprämie, die zum Theil bloße Ausfuhrvergütung war.

Neben den bestehenden Branntweinsteuern (laut Gesetz von 1887) wird in denjenigen Brennereien, die in einem Jahre mehr als 300 hl reinen Alkohol erzeugen, von der mehr erzeugten Alkoholmenge ein besonderer Zuschlag zur Verbrauchsabgabe („Brennsteuer") erhoben. Dieser Zuschlag wächst progressiv mit der Größe der jährlichen Produktmenge einer Brennerei

(300—600 hl je 0,50 Mark; 600—900 hl je 1 Mark; u. s. w. über 3000 hl 6 Mark per Hektoliter reinen Alkohol).

Die Ausfuhrvergütung beträgt 6 Mark per Hektoliter (mit jährlicher Revision des Satzes, welcher herabzusetzen ist, wenn die Summe der Ausfuhrvergütungen größer ist als die gleichzeitige Einnahme aus der Brennsteuer).

Hienach empfangen die großen Brennereien, welche den Satz von 6 Mark per Hektoliter Brennsteuer zahlen, in der Ausfuhrvergütung nur zurück, was sie gezahlt haben. Dagegen erhalten alle Brennereien unterhalb 3000 hl Jahresprodukt eine desto größere Ausfuhrprämie (innerhalb der Ausfuhrvergütung von 6 Mark), je kleiner ihr Jahresprodukt ist.

Es wurden in den Brennereien des Deutschen Reiches erzeugt

1887/88 . . .	3,058	Millionen	Hektoliter	reiner	Alkohol
1891/92 . . .	2,948	„	„	„	„
1895/96 . . .	3,334	„	„	„	„

Es wurden aus dem Deutschen Reiche ausgeführt

			Millionen Mark Werth:
1889 . .	32 459	Tonnen Branntwein	13,8
1893 . .	16 058	„ „	4,7
1896 . .	24 687	„ „	6,2

§ 337. Wenn es Einrichtungen der Besteuerung sind, welche den Anlaß bieten Ausfuhrprämien in verhüllter Form vermöge reichlich bemessener Ausfuhrvergütungen zu gewähren, so sind es die Vorgänge des Ein- und Ausfuhrhandels, welche ihrerseits Formen gewähren, den analogen Zweck zu erreichen.

Es gilt als Grundsatz der Handelspolitik aller heutigen Kulturstaaten gegenüber dem „Durchgangsverkehr" (Transitoverkehr), d. h.

gegenüber denjenigen Waaren, welche vom Auslande kommen und in das Ausland wieder hinausgehen, ihnen keinerlei Lasten aufzulegen, ihnen vielmehr nur den Ausweis über ihre Identität mit der wieder ausgeführten ausländischen Waare vorzuschreiben. Dieses geschieht im Einzelnen unter mancherlei Formalitäten (Anlegung eines Zollverschlusses, Ausstellung eines „Begleitscheines", für dessen Erledigung der einführende Geschäftsmann haftet, sei es durch Nachweis der Wiederausfuhr, sei es durch Bezahlung des Zollbetrags). In ähnlicher Weise kommt man vollends der einheimischen Waare entgegen, wenn sie an dem einen Punkte der Grenze das Reich verläßt, um an einem anderen Punkte der Grenze das Reich wieder zu betreten. Dieselbe hat sich bei der Wiedereinfuhr dieserhalb durch einen Nachweis ihrer Identität mit der ausgeführten Waare zu legitimiren („Identitätsnachweis"). Solches gilt nun nicht bloß von der Wiederausfuhr fremder Waaren und Wiedereinfuhr einheimischer Waaren in unveränderter Gestalt, sondern auch bei Wiederausfuhr oder Wiedereinfuhr in veredelter Gestalt (Veredelungsverkehr). Der Zoll für eingeführte Rohstoffe oder Halbfabrikate wird einstweilen nicht erhoben und wird erlassen, wenn der Nachweis geführt ist, daß ein entsprechendes Quantum von Fabrikaten in bestimmter Frist ausgeführt ist.

Diese einfache Gerechtigkeit, welche darauf beruht, daß ein der ausländischen Waare für den Verbrauch im Inlande auferlegter Zoll nicht von dem Verbrauche einheimischer Waaren, auch nicht von ausländischen Waaren, die nicht in den inländischen Verbrauch eingehen, erhoben werden soll; — diese Gerechtigkeit wird durchbrochen, indem über die bloße Wiedererstattung eines nichtschuldigen Zolles hinausgegangen wird.

So hat man in Frankreich*) schon früher die Identität des eingeführten und des nach der Verarbeitung wieder ausgeführten Materials in der Praxis niemals strenge eingehalten, wogegen im deutschen Zollvereine bisher solche Strenge Grundsatz war. Hier fand die erste Abweichung durch das Gesetz vom 23. Juni 1882 statt, welches den Mühlenbesitzern den Eingangszoll für eine der Ausfuhr von Mehl entsprechende Menge des zur Mühle gebrachten ausländischen Getreides erließ und so die Freiheit gab, das ausländische Getreide in der Mühle beliebig mit inländischem Getreide zu mischen.

*) Vgl. Lexis, Art. Identitätsnachweis. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. IV. 1892 und 1. Supplementband 1895.

§ 338. Dann ist man in Deutschland noch einen Schritt weiter gegangen. Die östlichen und nördlichen Provinzen Preußens erzeugen einen Ueberschuß an Getreide, während in den beiden westlichen Provinzen, in Südwestdeutschland, in Mitteldeutschland, in Brandenburg und Schlesien der Bedarf an Getreide durch die eigene Produktion nicht gedeckt wird. Die östlichen und nördlichen Provinzen haben den wohlfeileren Weg bei dem Absatze nach England; die westlichen Provinzen beziehen wiederum vortheilhafter über Rotterdam und Antwerpen; die mittleren Provinzen beziehen aus Oesterreich-Ungarn und Russisch-Polen.

Die „Aufhebung des Identitätsnachweises für eingeführtes Getreide" wurde nun (Februar und März 1888) im Reichstage aus Anlaß des Antrags Ampach Gegenstand der Verhandlungen. Dieser Antrag wollte, daß bei der Ausfuhr von Getreide übertragbare Vollmachten zur zollfreien Einfuhr einer gleichen Menge gleichartigen Getreides (innerhalb einer höchstens sechsmonatlichen Frist) ertheilt werden sollten. Der Ausfuhrhändler kann hienach, wenn er nicht selber wieder Getreide einführt, die Einfuhrscheine durch Verkauf an einen Importeur verwerthen. Dies würde den Weizenpreis in den östlichen Provinzen etwas erhöhen, um so mehr erhöhen bis zum vollen Zollbetrage, als das ausgeführte Quantum gegenüber dem eingeführten Quantum mäßig ist. Dafür würde der Weizenpreis in den westlichen Provinzen etwas gedrückt werden.

Eine besondere Schwierigkeit stand der Aufhebung des Identitätsnachweises im Wege, so lange der Zollsatz für die Einfuhr aus Rußland 5 Mark per 100 kg, aus Oesterreich-Ungarn und den Vereinigten Staaten $3^1/_2$ Mark war. Als nun aber der deutsch-russische Handelsvertrag abgeschlossen wurde, fiel dieses Hinderniß, und der gleichzeitige Antrieb, für die Ermäßigung des Eingangszolles von 5 auf $3^1/_2$ Mark den östlichen Getreideproducenten eine Entschädigung zu gewähren, führte zu dem Gesetze vom 14. April 1894 (betreffend die Abänderung des Zolltarifgesetzes vom 15. Juli 1879), das wesentlich den Antrag des Jahres 1888 sanktionirt. Es sind eingeschlossen darin Weizen, Roggen, Hafer, Hülsenfrüchte, Gerste, Raps, Rübsaat.

Erheblich in den Bestimmungen dieses Gesetzes ist, daß die „Einfuhrscheine" nicht nur für Getreide zur zollfreien Einfuhr berechtigen, sondern auch für die Zollzahlung einer Reihe anderer Gegenstände, wie Nutzhölzer, Südfrüchte, Gewürze, Kaffee, Kakao, Kaviar, Oliven, Reis, Thee, Petroleum u. dgl. m.

Hiedurch ist die Abhängigkeit der Preissteigerung (als Folge der Einfuhrscheine) für das östliche Getreide von der Einfuhrmenge des Getreides aufgehoben und thatsächlich eine Ausfuhrprämie ertheilt, die sich

der Form einer baaren Zuzahlung nähert. In der That hat sich der Erfolg gezeigt, daß bereits 1894 (das Gesetz trat 1. Mai 1894 in Kraft) die Ausfuhr sich bedeutend hob. Während sie im Jahre 1893 ganz minim gewesen, stieg sie 1894 auf 24 Millionen Mark (für Weizen, Roggen, Hafer allein) im Jahre 1896 auf 16 Millionen Mark.

§ 339. Anhangsweise mag unter den Mitteln der Handelspolitik hier von der, den Ausfuhrprämien verwandten, Maaßregel der Dampfersubventionen*) die Rede sein.

Sie gleichen den Ausfuhrprämien durch die Eigenschaft eines von Staats wegen gezahlten Zuschusses zur Beförderung des Exporthandels; sie gleichen den hauptsächlichen heute bestehenden Ausfuhrprämien, welche wir im Obigen kennen gelernt haben, durch den internationalen Wettbewerb, welcher die einzelnen Staaten antreibt, einander in den Zuschüssen zu übertreffen, welche sie für den gleichen Zweck ihren Unterthanen gewähren.

Den Gegenstand dieses Zuschusses bilden die überseeischen Dampferlinien, zumal diejenigen, welche durch extreme Entfernungen solchen Zuschuß erforderlich machen, während die näheren und frequenteren Verbindungen (Europa—Vereinigte Staaten) heute dieselben entbehren können.

Es ist auch auf diesem Gebiete die bemerkenswerthe Erscheinung zu betonen, daß wie England überhaupt seine Schiffahrt, seinen Handel, seine Industrie durch Maaßregeln öffentlichen Schutzes zur dominirenden Stellung auf dem Weltmarkt emporgehoben hat, so auch hier mit ausgiebigen Unterstützungen eingegriffen hat — nur daß jene übrigen Maaßregeln in die verflossenen Jahrhunderte zurückreichen und ihren Zweck in der Mitte des 19. Jahrhunderts erreicht haben, wogegen die Dampfersubventionen erst Ende der dreißiger Jahre dieses Jahrhunderts begonnen und sich bis zur gegenwärtigen Stunde noch keineswegs überflüssig gemacht haben.

Der erste Postvertrag des englischen Staates wurde 1837 mit

*) W. Annecke, Die staatlich subventionirten Dampferlinien in Deutschland. Schmoller's Jahrbuch für Gesetzgebung u. s. w. im Deutschen Reich. 1886, S. 47 ff. K. Rathgen, Der deutsche Handel in Ostasien, in demselben Jahrbuch. 1885, S. 583 ff. Eugen v. Philippovich, Art. Dampfersubventionen. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. 2. 1891. C. Busley, Der Kampf um den ostasiatischen Handel. Vortrag, gehalten in der Abtheilung Berlin-Charlottenburg der deutschen Kolonialgesellschaft. Verhandlungen 1896/97. Heft 6. Berlin 1897.

der Peninsular Steam Navigation Company geschlossen behufs Beförderung der Post zwischen England und Gibraltar gegen eine jährliche Unterstützung von 29600 £. Daraus entwickelte sich durch weitere Verträge und größere Zuschüsse (1840, 1843, 1853, 1859) eine Ausdehnung der Fahrten nach Suez, Ceylon, Madras, Kalkutta, Penang, Singapore, Hongkong, Bombay, Point de Galle, Sydney. Im Jahre 1859 erreichte die jährliche Subvention die Höhe von 134672 £. Gegenwärtig wird für die Linie Brindisi-Shanghai mit 14tägiger Ausfahrt eine jährliche Unterstützung von 265000 £, außerdem für die ebenfalls 14tägige Linie Brindisi-Adelaide eine Unterstützung von 85000 £ gezahlt. Die vorgeschriebene Fahrzeit für die erstere Linie ist 36 Tage, für die zweite Linie $32^1/_2$ Tage.

Die andere staatlich unterstützte Dampferlinie ist die der Royal Mail Steam Company, welche 1839 für die Verbindung mit Westindien und Mexiko, bei zweimaliger Ausfahrt im Monat, eine jährliche Unterstützung von 240000 £ erhielt. Die ersten Jahre waren dennoch verlustbringend; 1850 wurde die Subvention auf 270000 £ erhöht, dafür zugleich eine neue Linie (nach Brasilien und La Plata) eingerichtet. Gegenwärtig ist die Unterstützung auf 90000 £ herabgesetzt und die Gesellschaft nur für die 14tägige Fahrt nach Westindien verpflichtet.

Außerdem giebt es die British India Steam Navigation Company, seit dem Ende der fünfziger Jahre die größte Verkehrsanstalt in den asiatischen Gewässern. Sie unterhält 9 Linien zur Verbindung der Plätze von Britisch-Indien und der Plätze am persischen Meerbusen. Die indische Regierung zahlt 412000 Rupien Unterstützung; die englische Regierung außerdem für die Linie London-Sansibar-Mozambique.

Daneben giebt es noch drei englische Dampfergesellschaften, zur Verbindung mit Adelaide und dem Cap, welche namhafte Unterstützungen empfangen.

Auch die englischen Kolonien unterstützen Dampferlinien, sei es zur Verbindung unter einander, sei es zur Verbindung mit Großbritannien, den Vereinigten Staaten u. s. w. Die australischen Kolonien gaben bereits 1884 eine Summe von 197500 £ dafür her.

§ 340. Dem englischen Beispiele sind eine Reihe der anderen europäischen Staaten gefolgt.

Die Niederlande haben seit 1852 der englischen Gesellschaft, welche den interkolonialen Fahrdienst zwischen Batavia und den anderen Häfen von Niederländisch-Indien versieht, Meilengelder (3,90 Gulden für die

zurückgelegte geographische Meile) gezahlt. Seit 1891 ist an Stelle der englischen Gesellschaft eine niederländische getreten, welcher laut Gesetz vom 19. März 1888 der Postdienst auf 13 verschiedenen Linien für 15 Jahre übertragen ist. Die Subvention ist nahezu verdoppelt (6,92 Gulden im Durchschnitt; je nach der Linie $1\frac{1}{2}$—20 Gulden) und hat bisher schon 379659 Gulden betragen.

Seit Ende der fünfziger Jahre unterstützt Italien seine Dampfschiffgesellschaften, seit 1877 die vereinigte „Navigazione Generale Italiana", welche fünf Linien unterhält, die bis Indien, Singapore und Batavia reichen. Die Subvention beträgt 6—7 Millionen Mark jährlich.

Oesterreich-Ungarn hat mit dem „Oesterreichisch-ungarischen Lloyd" zuletzt 1888 Subventionsverträge abgeschlossen für vier verschiedene Linien, nach Bombay, Hongkong, Kalkutta, Brasilien (Santos, Montevideo, Buenos Aires). In Spanien sind von 1887 ab für 20 Jahre fünf Linien der Compañia Trasatlantica mit jährlich 6,8 Millionen Mark subventionirt, nach Manila, nach den Antillen, nach Brasilien u. s. w.

Frankreich gewährt (laut Gesetz vom 29. Januar 1881) theils Schiffsbauprämien, theils Schiffahrtsprämien, letztere sowohl für Segelschiffe als Dampfschiffe, aber nur für lange Fahrt. Für die im Auslande erbauten Schiffe wird die Prämie auf die Hälfte ermäßigt.

Besondere Subventionen bestehen für bestimmte Linien, mit denen Verträge geschlossen sind: der „Compagnie Générale Transatlantique" und der „Compagnie des Messageries Maritimes". Die erstere für die Verbindung von Hâvre mit den Antillen und Mexiko, die zweite für den asiatischen Verkehr sowie für Afrika und Madagaskar. Die Subvention der ersten Gesellschaft beträgt rund $9\frac{1}{2}$ Millionen Mark, die der zweiten Gesellschaft rund über 10 Millionen Mark. Außerdem werden Fahrprämien an andere Schiffe in Höhe von 6 Millionen Mark gezahlt.

§ 341. Das Deutsche Reich hat sich dem Vorgange der anderen Staaten angeschlossen.

Zuerst legte 1881 der Reichskanzler dem Reichstage zwei Denkschriften vor, deren eine auf das französische Schiffsprämiengesetz hinweist und die dadurch dem französischen Handel gewährten Vortheile; die zweite auf die Bedeutung Ostasiens und Australiens als Absatzgebiete für den deutschen Handel. Damit dieser sich entwickle, müssen ihm gewisse Stützpunkte gegeben werden — gleich dem Handel Englands u. s. w. —

nämlich überseeische Banken, regelmäßige und schnelle Dampferverbindungen. Durch feste und direkte Verbindungen entstehen feste Gewohnheiten für den Absatz gewisser Waaren. Private Unternehmungen können für die erst in der Zukunft reifenden Früchte die Opfer nicht bringen. Alle Kulturvölker hätten mit staatlicher Hülfe eingreifen müssen, um ihren Handel in so entfernten Gebieten in Gang zu bringen, und greifen noch immer ein.

Ein Gesetzentwurf der Reichsregierung vom Mai 1884 blieb ohne Ergebniß. Aber eine erweiterte Vorlage desselben Jahres führte im März 1885 zur Subvention von zwei monatlichen Linien nach Ostasien und Australien mit 4,4 Millionen Mark jährlich auf 15 Jahre. Die Leistungen dürfen denen der Postdampfer anderer Nationen nicht nachstehen; die neu eingestellten Dampfer müssen auf deutschen Werften gebaut sein. Auf Grund dieses Gesetzes wurde ein Vertrag mit dem „Norddeutschen Lloyd" (Bremen) geschlossen für die Linien Bremerhaven-Shanghai, Bremerhaven-Sydney, Brindisi-Port Said.

Im Jahre 1890 wurde eine neue Dampferlinie für Ostafrika (nach Sansibar-Delagoabai) für 10 Jahre mit jährlich 900000 Mark subventionirt.

Fernere Unterstützungen werden noch erforderlich sein. Hier ein kurzer Ueberblick der gegenwärtigen Situation.

Der Verkehr im Suezkanal ist 1890—1896 von 6172 Millionen Tonnen auf 7534 Millionen gestiegen, dabei die Zahl der Schiffe nur von 3380 auf 3408, weil der Bau der großen Dampfer immer mehr zugenommen hat. Im Jahre 1896 passirten den Suezkanal 703 Postdampfer mit 1865 Millionen Tonnen. Sowohl gegen die Konkurrenz Rußlands, zumal nach Vollendung der sibirischen Bahn, als gegen die Konkurrenz des Weges über Amerika bedarf der Verkehr der westeuropäischen und mitteleuropäischen Völker mit Ostasien großer und schneller Dampfer. Die Frage der Schnelligkeit aber ist eine Kostenfrage*) und hiemit eine Frage steigender Subventionen.

*) „Die Maschinenstärke eines Dampfers wächst nach einem allgemeinen Gesetz mit der dritten Potenz der Fahrgeschwindigkeit. Da der Kohlenverbrauch der Maschinenstärke durchschnittlich proportional ist, so wächst er in der gleichen Weise. Die Stärke der Maschine bedingt nun aber ihre Größe und damit auch bis zu einem gewissen Grade die Größe des Dampfers, während der Kohlenverbrauch den weitaus größten Theil der Betriebskosten verursacht. Es läßt sich daher auch behaupten: Bau- und Betriebskosten der Maschine nehmen mit der dritten Potenz der geforderten Schiffsgeschwindigkeit zu. Zur Erläuterung diene folgender Vergleich zwischen einem 9 Knoten fahrenden Frachtdampfer und einem gleich großen, aber 13 Knoten laufenden Postdampfer, für welche sich die Maschinenstärke und der Kohlenverbrauch, also auch die

Die Dampfer des Norddeutschen Lloyd haben ihre hervorragende Leistungsfähigkeit bewiesen durch den Antheil an der Passagierbeförderung durch den Suezkanal, sie stehen hierin den englischen Dampfern voran. Denn diese hatten (1896) nur 133 Fahrgäste durchschnittlich in jedem Dampfer, die deutschen aber 165. Die englischen Dampfer hatten Güter 3102 Tonnen, die deutschen Dampfer 4123 Tonnen im Durchschnitt. Die englische Gesellschaft hatte nicht einen einzigen Dampfer über 10000 Brutto Reg. Tons, der Norddeutsche Lloyd deren 6.

Die größte Geschwindigkeit müssen die französischen Dampfer laut ihres (November 1894) mit der französischen Regierung abgeschlossenen Vertrags entwickeln (Marseille-Yokohama $13^1/_2$ Knoten, nach Einstellung neuer Dampfer 14 Knoten). Darauf folgen sogleich die deutschen Postdampfer, die bis Colombo 12,6 und von dort bis Shanghai 12 Knoten zu dampfen haben. Der neue Vertrag, der seit 1896 der Zustimmung des Reichstags harrt, will die Schnelligkeit auf 13 Knoten bringen und für neue Dampfer auf $13^1/_2$ Knoten (gegen eine Erhöhung der Subvention um $1^1/_2$ Millionen Mark).

Die längste Strecke haben zur Zeit die deutschen Dampfer bis China und Japan zurückzulegen, von Bremerhaven bis Shanghai 11560, bis Yokohama 12280 Seemeilen. Danach kommen die englischen Dampfer mit 11200 und 11800 Seemeilen. Dann die französischen Dampfer (Marseille-Yokohama 10160 Seemeilen).

Maschinenbaukosten nebst ihren jährlichen Betriebskosten wie $9^3 : 13^3 = 729 : 2197$ oder fast genau wie 1 : 3 verhalten. Berücksichtigt man nun nicht die jährlichen Betriebskosten, sondern nur diejenigen für eine Aus- und Heimreise, so hätte man noch zu bedenken, daß der schnellere Postdampfer sein Ziel in kürzerer Zeit erreicht, als der langsamere Frachtdampfer, mithin eine Anzahl von Tagen weniger zu dampfen hat. Unter diesem Gesichtspunkte verhalten sich die Kohlenverbrauchsmassen für die gleichen zurückgelegten Strecken etwa wie die Quadrate der angewendeten Schiffsgeschwindigkeiten, bei unserem Beispiel also wie $9^2 : 13^2 = 81 : 169$ oder rund wie 1 : 2. Nimmt man den Durchschnittspreis der Kohlen auf ostasiatischen Reisen mit 18 Mark für die Tonne an, dann muß der Postdampfer schon allein auf der Ausreise 2000 Tonnen Kohlen für 36000 Mark verbrennen, während der gleich große Frachtdampfer nur 1000 Tonnen für 18000 Mark verbrennt. Aber noch in anderer Hinsicht ist der Frachtdampfer im Vortheil. Er hat bei gleicher Wasserverdrängung sehr viel größere Laderäume und kann demnach beträchtlich mehr Güter mitnehmen als der Postdampfer, dessen umfangreiche Maschinenanlage mehr Raum beansprucht, und der außerdem die doppelte Kohlenmenge an Bord haben muß. Endlich hat der schnelle Postdampfer noch ein größeres Maschinenpersonal zu löhnen und zu verpflegen, so daß er sich seinem beträchtlich langsamer fahrenden Nebenbuhler gegenüber wirthschaftlich in jeder Hinsicht im Nachtheil befindet." C. Busley, Der Kampf um den ostasiatischen Handel (1897) S. 221 f.

Ueberhaupt werden von den verschiedenen Staaten an Subventionen für die Postdampferverbindungen mit Ostasien 31 Millionen Mark gezahlt, am meisten von Japan (10,62 Millionen).

Der Grund der Unterstützungsbedürftigkeit ist neben der kostbaren Fahrgeschwindigkeit und den hohen Abgaben des Suezkanales*) der verhältnißmäßig geringe Fahrpreis, den man wiederum entsprechend zu erhöhen nicht wagen darf, ohne den Verkehr zu unterbinden. Güter können nur besonders werthvolle und der Schnelligkeit bedürfende mitgeführt werden.

Nach den Vereinigten Staaten kostet die Ueberfahrt in erster Kajüte von den Häfen des Aermelkanals 450 Mark im Winter, 550 Mark im Sommer. Für den fast viermal längeren Weg von Bremerhaven bis Shanghai, für eine sechsmal längere Zeit der Fahrt (42 Tage) und Verpflegung, kostet der Preis nur 1570 Mark, d. h. etwa die Hälfte jenes Preises.

Dafür haben diese Postdampfer der langen Fahrt den nationalen Beruf, die Reichsflagge den fernen Völkern zu zeigen, durch die Thatsache, daß sie da sind, daß sie regelmäßig gehen und kommen, durch ihre äußere Erscheinung ihnen die Botschaft von der Kraft ihres Vaterlandes zu bringen.

VI. Die Handelsverträge.

§ 342. Die *Handelsverträge* sind eine Gattung von Verträgen souveräner Staaten, und zwar diejenige Gattung, die unter den Staatsverträgen, welche volkswirthschaftliche Interessen in ihren Schutz nehmen, an Alter den anderen voransteht.

Ihr Gegenstand ist wechselseitige Ausbedingung gewisser Vortheile für den Güteraustausch zweier Völker, ein Handel zweier Staatsregierungen, um dem Handel der von ihnen vertretenen Völker die nach den Umständen günstigsten Bedingungen zu verschaffen. Thatsächlich bedeutet dieses — neben wechselseitigen Zusicherungen der *persönlichen* Rechtsstellung der Unterthanen des anderen Staates in dem fremden Lande hinsichtlich Niederlassung, Besteuerung, Gerichtsbarkeit (*Niederlassungs-*

*) Für einen Dampfer der „Barbarossa"-Klasse des Norddeutschen Lloyd kostet die Gebühr einer einzigen Durchfahrt 71 000 Francs. Die ganzen Unkosten von Bremerhaven bis Shanghai und zurück betragen 7—800 000 Mark.

vertrag) — die Oeffnung der Landesgrenze für den Waarenverkehr, geknüpft an bestimmte, leichtere oder schwerere, Vorschriften.

Der Handelsvertrag ist also ein Staatsvertrag, welcher den Gegensatz zweier selbständiger Staaten an sich in voller Schärfe festhält. Es ist erst eine Frage im Einzelnen, wie weit bei der Vermittlung dieses Gegensatzes das thatsächliche Entgegenkommen reicht. Es ist eine Aufgabe der fortschreitenden Kultur, den Grad dieses Entgegenkommens zu erhöhen und einer gesteigerten Annäherung der beiden Nationen oder mehrerer Nationen die Wege zu ebnen.

Daher ist der Handelsvertrag vereinbar mit einer verhältnißmäßig unreifen Stufe des Staatslebens und der Volkswirthschaft. Daher ist er wesentlich unterschieden von den internationalen Verträgen, welche erst dem gegenwärtigen Zeitalter eigenthümlich sind; ja theilweise auch von dem gegenwärtigen Zeitalter nur im Geiste vorweg genommen werden, während ihre Verwirklichung einer entfernten Zukunft angehört.

§ 343. Diese vollkommeneren Gebilde, welche auf internationalen Verträgen beruhen, sind die Handelsvereine und die Rechtseinheiten der Weltwirthschaft.

Handelsvereine oder (nach dem Namen des entsprechenden deutschen Gebildes) Zoll- und Handelsvereine unterscheiden sich von Handelsverträgen dadurch, daß sie den Gegensatz unabhängiger Staaten zu einander nicht bloß zu vermitteln oder zu mildern suchen, sondern daß sie ihn geradezu aufheben.

Sie sind in dieser ihrer Eigenschaft das letzte Ziel der Handelsverträge. Sie begnügen sich nicht damit, zu diesen oder jenen erleichterten Sätzen die Zollgrenzen für die Erzeugnisse der vertragschließenden Länder zu öffnen. Ihr ausgesprochener Zweck ist die Niederwerfung der Schlagbäume, die Beseitigung der Zollgrenze.

Es kennzeichnet diese Gattung einer Staatengemeinschaft, daß sie bisher gelungen ist nur unter der Voraussetzung der nationalen Gemeinschaft, und zwar einer nationalen Gemeinschaft, deren staatsrechtlicher Abschluß nahe vor der Thüre stand.

In solchen Staaten, welche vom Mittelalter her ihre Einheit im Sinne des heutigen Großstaats erlangen, wie namentlich Frankreich, folgt die Einheit der Zollgrenze der Einheit des Staatswesens. In Deutschland verschleppt sich die Reichseinheit so lange, daß — bei der Ungunst der staatsrechtlichen Zustände — der Drang der volkswirth-

schaftlichen Interessen die Vorstufe der Einigung herbeiführt in dem Zoll- und Handelsverein (vgl. System II § 264).

Hier ist also die Einheit vorbereitet und der Vollendung nahe. Der Handelsverein ist derjenige Theil derselben, welcher durch die Eigenart der Umstände am ersten zur Reife gelangt, um dann sehr bald die Vollendung in der vollen staatsrechtlichen Einigung der Nation zu finden. Lose Stücke eines einzigen nationalen Körpers, die in jeder anderen großen Nation Europas ihre Einheit längst gewonnen haben. Scherben-Nationalität, um mit Fr. List zu reden, die sich zur nicht zerstückelten Nationalität verhält, wie die Scherben eines zerbrochenen Gefäßes zum Ganzen*).

§ 344. Wo diese Voraussetzungen fehlen, wo der viel weiter gehende Schritt geschehen soll, nicht bloß die losen Stücke desselben Volkskörpers zusammenzufassen und zu diesem Zwecke die Zollgrenzen niederzuwerfen, sondern schon fertige große Nationen zu einer höheren Zoll- und Handelseinheit zusammenzufassen — da stehen wir thatsächlich vor demselben Problem, wie wenn wir die erlangte nationale Einheit der heutigen Reiche erheben wollen zu einer internationalen Gemeinschaft.

Allerdings deckt ein internationaler Handelsverein nur einen Theil derjenigen Zwecke, welchen jedes Staatswesen in seinen Schutz nimmt. Allerdings ist eine Einheit der Zollgrenze viel weniger als die Einheit der politischen Herrschaft**). Und dennoch liegt auch dieses Stück von der Wirklichkeit weit ab.

Die Gründe dafür liegen entweder darin, daß die zu einigenden Interessen zu verschiedene sind, um in die Gemeinschaft einzugehen, oder darin, daß die Empfindung der politischen Unabhängigkeit und damit

*) Vorrede zum Nationalen System der politischen Oekonomie S. LXVII.

**) Im Einzelnen giebt es Staatengebilde, bei denen im Uebrigen die Einheit nach außen hin hergestellt ist, aber für die Handelspolitik die Souveränität der Theile gewahrt ist. Ein Beispiel ist Oesterreich und Ungarn. Die sonstige völkerrechtliche Handlungsfähigkeit ist auf den Gesammtstaat übertragen, nur nicht die handelspolitische. Auch besteht zwischen den beiden Staaten je auf 10 Jahre ein Zollverein, der immer wieder zu erneuern ist.

Weniger erwähnenswerth sind jene kleinen Länder, welche durch ihre geographische Lage genöthigt worden sind, eine Zolleinheit mit den umliegenden größeren Reichen zu bilden, während sie im Uebrigen ihre Souveränität behalten haben: so das Großherzogthum Luxemburg, welches zum Zollgebiete des Deutschen Reiches gehört, oder das Fürstenthum Liechtenstein, welches sich in einem ähnlichen Verhältnisse zu Oesterreich befindet.

das Bewußtsein des Gegensatzes der Staaten zu einander zu stark ist, um der Einheit Platz zu machen.

Diese beiderlei Hindernisse wirken nun theils beide einem Handels- und Zollverein entgegen, theils ist jedes von ihnen allein stark genug, den Verein unmöglich zu machen.

Eine beliebte Vorstellung von der Möglichkeit solcher Vereine ist die, daß man annimmt, die treibende Kraft der Interessengemeinschaft werde stark genug sein, über die Schranken der sonst bestehenden und fortbestehenden politischen Gegensätze unabhängiger Staaten hinwegzukommen. Indessen fehlt jeder Beweis für diese Möglichkeit aus der bisherigen Erfahrung.

Wir haben schon hervorgehoben, daß die Erfahrung an dem deutschen Zoll- und Handelsverein solchen Beweis nicht liefert. Denn in diesem Vorgange ist die Interessengemeinschaft, welche nach einer Fassung strebt, nur die Handhabe für die ganze Einheit der deutschen Staaten, die ihrer Vollendung nahe ist. Es ist denkbar, daß der deutsche Zollverein nicht zu stande gekommen wäre, und das Deutsche Reich, ohne Vorbereitung durch die einheitliche Zollgrenze, auch diese Einheit neu in die Wirklichkeit führen mußte, wie es die Einheit des Post-, des Münz- und Bankwesens, die Einheit von so vielem anderem erst brachte, wie es thatsächlich die Einheit selbst der Zollgrenze erst vollendete.

Wie weit aber ist der Abstand zwischen der Einigung einer Jahrhunderte lang zur Einheit bestimmten Nation aus ihren eigenen Bestandtheilen und der Einigung großer selbständiger Nationen! Zumal der heutige Zustand des gewaffneten Friedens und der jährlich wachsenden Rüstungen flößt kein Vertrauen ein, daß in absehbarer Zeit dieses anders werde. Die großen Staaten stehen mißtrauisch einander gegenüber; die kleinen sind vollends von Eifersucht auf ihre Selbständigkeit erfüllt und sehen in solcher partiellen Union das partielle Opfer ihrer Souveränität, für welches ihnen die Entwicklung des deutschen Zollvereins zum Deutschen Reiche als warnendes Beispiel dient (Schweiz, Niederlande u. dgl.).

Die Interessengemeinschaft zwischen souveränen Staaten ist ihrerseits niemals so evident, daß sie durch den Zwang ihrer Gründe im Stande wäre, die Schranken des internationalen Mißtrauens niederzuwerfen. Denn nur gewisse Interessen sind international gemeinsame; ein anderer Theil der Interessen ist es nicht. Auch innerhalb der engeren Gemeinschaft des deutschen Zollvereins hat lange die Gleichheit der Interessen mit der Kollision der Interessen zwischen den einzelnen deutschen Staaten

gekämpft und bis zuletzt Denkmale dieser Verschiedenheit hinterlassen. Wie viel mehr gilt das von den Gegensätzen großer Staaten.

Ja, selbst wo die nationale Gemeinschaft vorhanden ist, wie in dem eigenartigen staatsrechtlichen Gebilde von Großbritannien und seinen Kolonialländern, wo ein Stück nicht nur der politischen Gemeinschaft, sondern auch der politischen Herrschaft des Mutterlandes über die neuen Länder gegeben ist — da ist es der Abstand der wirthschaftlichen Interessen, welcher der stärkere ist im Gegensatze zu der Gemeinschaft anderer Interessen. Ein ausgereifter Industrie- und Handelsstaat, welcher den Freihandel braucht auf der einen Seite — junge aufstrebende Ackerbaukolonien, welche den Ehrgeiz haben, gleich den alten europäischen Volkswirthschaften auszureifen zur Vielseitigkeit der Produktivität, welche zu diesem Zwecke aber des Schutzzolls bedürfen, gleich ihrem großen Vorbilde, den Vereinigten Staaten von Amerika.

§. 345. Wirkliche Erfahrungen haben wir neuerdings auf dem Gebiete der Rechtseinheiten der Weltwirthschaft.

Weil dieselben viel weniger anstreben als die Einheit der Zollgrenze, sind die Schranken ihrer Erfolge lehrreich für die Aussichten der Handelsvereine.

Solche Rechtseinheiten gedeihen, nach einem hinreichenden Zeugniß der Erfahrungen aus dem letzten Menschenalter, unter Bedingungen, da die Einheit sich auf bescheidene Interessen erstreckt, da die großen materiellen Interessen des Staats- und Wirthschaftslebens unberührt blieben, da das Souveränitätsgefühl der Staatsregierungen und ihrer Völker nicht empfindlich getroffen wird. Aber selbst innerhalb dieser Schranken müssen sie Halt machen vor den besonderen Schwierigkeiten, die der nationale Zug der einzelnen Nation ihnen entgegensetzt, weil dieser ein selbst bescheidenes Opfer der alten Sonderthümlichkeit an die neue Einheit als ein zu großes Opfer erscheint.

Stufenweise, nach dem Grade der Zumuthung des Gemeinsamen an das Besondere der einzelnen Völker, tritt uns aus dem Gebiete der Erfolge und der Bestrebungen für jene Rechtseinheiten entgegen dieses: der internationale Metervertrag, der Weltpostverein, der internationale Arbeiterschutz, die internationale Einheit von Münz-, Währungs- und Börsenwesen.

Der internationale Metervertrag steht auf der untersten Stufe. Er ist nichts als die Zumuthung an die verschiedenen Nationen, denselben Schritt zu thun, den Frankreich zuerst gethan hat für Einführung einheitlicher

Maaße und Gewichte auf Grund des metrischen Systems (durch eine Gesetzgebung, die freilich sich durch fast ein halbes Jahrhundert hinzieht, vom 15. März 1790 bis 4. Juli 1837). Diese Zumuthung besteht in der Durchführung der anerkannten Zweckmäßigkeit dieses Systems bei einem Kampfe mit der alten Gewöhnung, der naturgemäß einige Jahrzehnte dauert, aber neben manchen Unbequemlichkeiten keinerlei Interessen verletzt, — wie wir das selber jetzt, nach Verlauf eines Vierteljahrhunderts, gleich anderen Nationen bestätigen können.

Am 20. Mai 1875 kommt der Vertrag, betreffend die Errichtung eines internationalen Maaß- und Gewichtsbureaus zwischen den Staaten: Deutsches Reich, Oesterreich-Ungarn, Schweiz, Belgien, Frankreich, Italien, Spanien, Vereinigte Staaten von Amerika, Brasilien, Rußland, Schweden, Türkei u. s. w. in Paris zu Stande. Einzelne dieser Staaten sind noch heute zu der wirklichen Durchführung des metrischen Systems, trotz der Annahme dieses Vertrags nicht gelangt. Derjenige Staat aber, welcher am internationalen Verkehr am meisten betheiligt ist, Großbritannien, steht völlig außerhalb desselben. Im Jahre 1864 The Metric Weight und Measures Act, welche den fakultativen Gebrauch der metrischen Maaße und Gewichte einführte — nur scheinbar; in Wirklichkeit ist nicht einmal der fakultative Gebrauch derselben zugelassen, weil das Gesetz für Aichung metrischer Maaße keine Vorkehr getroffen. Im März 1873 ein Antrag im Unterhause, der mit der Sache Ernst machen will, aber abgelehnt wird. Endlich im Jahre 1897 eine Bill, die das metrische System legal macht, ohne es an die Stelle des alten Systems zu setzen — a useless Bill, nennt man sie.

Ein lehrreiches Beispiel der Aussichten internationaler Gemeinschaften, welche ganz andere Zumuthungen an die einzelnen Nationen machen, als die, sich das Rechnen in Meter und Kilogrammen statt in Ellen und Pfunden anzugewöhnen.

§ 346. Ein gelungener Vorgang ist ferner der Weltpostvertrag vom 9. Oktober 1874 (mit Ergänzungen vom Jahre 1878, 1885, 1891). Sein eigentlicher Erfolg beruht auf der Verallgemeinerung des Pennyportosatzes für Briefe, nachdem für diesen Großbritannien in ähnlicher Weise Bahn gebrochen hatte, wie für das Metermaaß das Beispiel Frankreichs. Es gelingt allmälig auch andere Gegenstände, als den Portosatz der Briefe, in den Bereich der internationalen Gemeinschaft zu ziehen (Paketpost 1880, Postanweisungen 1878, Postaufträge 1885). Indessen das was der Vertrag (Art. 14) „die innere Postgesetzgebung"

nennt, bleibt dem Rechte der einzelnen betheiligten Staaten vorbehalten. Unter anderem wird die Haftpflicht für rekommandirte Briefe dem nationalen Rechte reservirt. Die Einheit des internationalen Portosatzes (20 Pfennige, 25 Centimes, 2½ Pence) wird durchbrochen, sobald die Finanzen des einzelnen Staates — so in Frankreich eine Reihe von Jahren — ein höheres Porto verlangen.

Die Telegraphie ist so sehr auf Ueberwindung weiter Entfernungen angelegt, daß sie von ihren Anfängen auf internationale Vereinbarungen angewiesen war. Im Anschluß an den deutsch-österreichischen Postverein errichteten bereits 1850 Preußen, Oesterreich, Bayern und Sachsen den deutsch-österreichischen Telegraphenverein. Dann schlossen sich in den nächsten Jahren die übrigen deutschen Staaten und die Niederlande an. Aehnlich schlossen sich die westlichen und südlichen Staaten Europas an Frankreich an, und 1852 traten beide Gruppen in engere Beziehung. In Brüssel fand 1858 die erste internationale Telegraphenkonferenz statt, in Paris traten 1865 sämmtliche europäische Telegraphenverwaltungen (außer Großbritannien) zu einem Telegraphenkongreß zusammen. Das Ergebniß war die Bildung des „Allgemeinen Telegraphenvereins." Seitdem haben in Wien 1868, in Rom 1871, in St. Petersburg 1875, in London 1879, in Berlin 1885, in Paris 1890, in Budapest 1895 erneute Kongresse stattgefunden. Der Verein umfaßt jetzt alle Staaten Europas, den wesentlichen Theil von Asien, Afrika, Amerika.

Der Schwerpunkt der Gemeinschaft liegt in der Fürsorge für den technischen Zustand der Telegraphenanlagen und des Telegraphenbetriebes. Die Einheit der Portosätze ist bis zur Stunde, wegen der so viel größeren Verwicklung des Gegenstands verglichen mit der Post, nicht erreicht. Nur einige Anstrengungen in dieser Richtung sind gemacht worden. Die weiten Entfernungen, die große Kostbarkeit der Anlagen, die Mannigfaltigkeit der finanziellen Interessen, zumal die Betheiligung privater Unternehmungen bei den kostbarsten Anlagen (submarinen Kabeln) haben dem im Wege gestanden.

Angesichts der Anfänge dieses internationalen Telegraphenvereins hat Knies*) die Worte geschrieben: „Ohne Geräusch ist also in dem Telegraphenwesen zuerst die zukunftsreiche Thatsache hervorgetreten, daß die Staatsgewalten große wirthschaftliche Fragen und Interessen durch internationale Kongresse und Konferenzen in gemeinsamer friedlicher Ver-

*) Der Telegraph als Verkehrsmittel, mit Erörterungen über den Nachrichtenverkehr überhaupt. Tübingen 1857, S. 206.

einbarung zu lösen und zu fördern unternehmen. Welche zahlreiche Gefolgschaft werden unsere Nachkommen an diesen Erstling sich anreihen sehen!"

Es fragt sich — Nachkommen in welcher Generation? Die Gefolgschaft nach Verlauf von vierzig Jahren seit jenem Prophetenwort ist nicht groß gewesen.

§ 347. Durch die Bescheidenheit des Gegenstandes haben die Vereinbarungen über Maaß und Gewicht, Post, Telegraph Erfolg gehabt. Aber selbst diese haben die Schwierigkeiten der Herstellung einer internationalen Gemeinschaft kennen lernen müssen.

Wir gehen einen Schritt weiter, zu einer höheren Stufe internationaler Gemeinschaft, und die Schwierigkeiten zeigen sich in ihren ganzen Unüberwindlichkeiten.

Seit einem halben Jahrhundert vereinigen sich mannigfaltige Bestrebungen für das Ziel internationalen Arbeiterschutzes, d. h. internationaler Verträge über einheitliche Normen für die gesetzlichen Beschränkungen der Arbeitszeit, Altersklassen u. s. w. Der einzige Fall liegt hier vor, daß die entgegengesetzten Extreme, die auf ihren Vortheil eifrig bedachten Beschäftiger der Arbeit einerseits, die radikalen Arbeiterparteien andererseits, dasselbe Ziel anstreben. Seit 1881 wird daraus eine in amtlicher Form unternommene Werbung der schweizerischen Eidgenossenschaft, im Februar 1890 eine internationale Konferenz zu Berlin. Der Verlauf derselben ist das Experiment, welches die wissenschaftliche Ansicht von der Möglichkeit einer solchen Vereinbarung vollauf bestätigt.

Denn in diesem Falle hat sich das Bestreben nach internationaler Rechtseinheit auf ein Ziel gerichtet, welches so hoch liegt, daß ein Erfolg für die Gegenwart und die nähere Zukunft unerreichbar erscheint. Hier sind ganz andere Angelegenheiten der internationalen Ordnung zu unterwerfen, als Maaßeinheit, Telegraphenleitungen, Postportos. Hier ist die Verschiedenheit der historisch überkommenen Arbeitsverhältnisse (die Verschiedenheit klimatischer Bedingungen obenein) einem einheitlichen Gesetze zu unterwerfen, nachdem man erfahren hat, wie schwer es ist, für ein einziges Land neue Schranken der Arbeitszeit, der Altersklassen durchzuführen, gegenüber den bestehenden Gewohnheiten.

Hier wird aber namentlich eine Forderung als unvermeidlich gestellt, welche auf internationale Verhältnisse übertragen, kaum denkbar ist, weil kaum vereinbar mit dem Wesen staatlicher Selbständigkeit —

nämlich die Inspektion über die Durchführung der vereinbarten Ordnung. Während doch die Erfahrung in den einzelnen Staaten gezeigt hat, wie unentbehrlich die staatliche Gewerbeaufsicht ist, wenn man Ernst mit dem gesetzlichen Arbeiterschutz machen will, wie der Ernst der Durchführung derselben abhängig ist von der Intensität der staatlichen Inspektion und ihres Apparates. Ein internationales Post- oder Telegraphenbureau, eine internationale Meterkommission und ein internationales Metergewölbe lassen sich mit der Souveränität der einzelnen Staaten vereinigen, nicht aber ein internationales Arbeiterschutzinspektorat.

§ 348. Ebenfalls im Gebiete der Projekte, viel mehr als im Gebiete der Wirklichkeit, liegt die Vereinbarung des Münz- und Währungswesens mehrerer Nationen.

Ein bescheidener Anfang in der Wirklichkeit ist gemacht durch den Münzverein (sogenannten lateinischen) zwischen Frankreich, Italien, Belgien, Schweiz, vom 23. Dezember 1865. Hier schien, und zwar in einem Zeitpunkte, da die Aussichten für internationale Gemeinschaften sich verheißungsvoll aufthaten, ein bahnbrechender Anfang gemacht zu sein. Das Experiment hat aber sehr bald die negativen Ergebnisse zu Tage gefördert, welche die Schwierigkeiten eines auf so große Zwecke gerichteten internationalen Vereins beweisen. Verschieden von der bloßen Gemeinschaft das Maaßwesens, greift das Münzwesen in die Finanzzustände jedes Staates ein. Jede Erschütterung des Finanzwesens bedroht die Ordnung des Münzwesens. Kaum war der lateinische Münzvertrag geschlossen, so wurde das junge Königreich Italien durch seine finanziellen Schwierigkeiten genöthigt, den Zwangskurs des Papiergeldes einzuführen. Dadurch allein war der Vertrag in dem fundamentalen Punkte gebrochen. Die Folgewirkungen des Papiergeldzwangskurses zeigten sich in der Ueberschwemmung der Vereinsstaaten mit italienischer Scheidemünze, mit entwerthetem Silbergelde, wogegen nun wiederum von den Vereinsstaaten Gegenmaßregeln verhängt werden mußten. Die Folge für die Volkswirthschaften der betheiligten Staaten war eine Störung des Münzwesens, die ohne solche internationale Gemeinschaft vermieden worden wäre.

Wenige Jahre nach der Einführung des Zwangskurses in Italien trat ähnliches in Frankreich ein. Die Epoche des Zwangskurses war in Frankreich noch nicht überwunden, als die Silberkrisis eintrat, die ihrerseits eine Probe auf den Zusammenhalt der Reste dieses Münzvereins machte.

Eine Gegenwirkung ist in solchen Fällen naturgemäß ausgeschlossen.

Ueber souveränen Staaten giebt es keine zwingende Gewalt des Rechts. Auch wenn es diese gäbe, sie könnte nicht zu dem zwingen, was durch die Katastrophen des Staatslebens, der Finanzen, der Volkswirthschaft unmöglich gemacht ist. Es wäre vollends eine seltsame Folgerung aus dem Wesen solcher internationaler Vorboten des Weltfriedens, wenn ihre Durchführung mit kriegerischen Mitteln erzwungen werden sollte.

Die Erfahrungen aber, welche man an dem lateinischen Münzverein gemacht hat, geben einen Maaßstab für die Erwartungen, welche man an die Projekte der Verträge zur Herstellung der internationalen Doppelwährung knüpfen darf.

Zunächst sind alle Bemühungen für ein Zustandekommen fruchtlos geblieben; bei der Stärke einzelner Interessen an Erhöhung des Silberwerthes oder Erhöhung der in Silber auszudrückenden Preise kehren sie unabläßig wieder; es ist dennoch kaum denkbar, daß sie dahin gelangen, aus einer der ergebnißlosen Konferenzen wirkliche Vereinbarungen hervorgehen zu sehen. Denn bei dem internationalen Münzverein war wenigstens die Vereinbarung selber, und die damalige Lage des Edelmetallmarktes, eine solche, welche keine Schwierigkeiten in sich schloß. Die Schwierigkeiten kamen erst hinterher. Hier ist die Vereinbarung selber ein Problem, welches im Sinne internationaler Gemeinschaft zu lösen überaus mühsam scheint. Sollte es in der That gelöst werden, dann würde das Hauptproblem, die Aufrechterhaltung des Vereins der internationalen Doppelwährung erst nachfolgen. Das Hauptproblem ist die Herstellung eines Werthverhältnisses zwischen Gold und Silber, das sich weit von dem gegenwärtigen*) Werthe (1 : 38½) entfernt. Dabei gehen wir als von dem materiellen Grunde dieses Projekts, nur von der Thatsache starker Interessen, nicht von der Thatsache ernsthafter Ideale aus, welche in den betheiligten Staaten dazu treiben könnten. Es ist also nicht mit Bedauern, wie in anderen Fällen, daß man aus dem Standpunkte der Wissenschaft die Schwierigkeiten dieses internationalen Projekts erkennt. Ein erheblicher Theil der Schwierigkeiten aber würde immer noch aus den Erfahrungen des lateinischen Münzbundes sich ergeben, wenn nur von einem internationalen Goldwährungs- und Münzverein die Rede wäre, welcher mit der Hauptschwierigkeit der internationalen Doppelwährung nichts zu thun hätte.

*) 18. August 1897: Londoner Silberpreis 24½ Pence.

§ 349. Es ist neuerdings, zumal bei den Vorbereitungen und den Folgen der deutschen Reichsbörsengesetzgebung, von einem internationalen Börsenrecht gesprochen worden.

Die Hindernisse würden hiebei nicht ganz so große sein, wie bei den zuletzt erörderten Materien. Der Erfolg etwaiger Vereinbarungen würde aber desto zweifelhafter sein. Von Erfahrungen ist hiebei noch gar nicht zu reden.

Die hauptsächlich in Betracht kommenden Seiten des Börsenrechts würden sein: das Recht der Emission von Werthpapieren und das Recht des Terminhandels. Es muß hiebei dahingestellt bleiben (ähnlich wie bei den Bestrebungen für internationale Doppelwährung), ob ein allgemeines Interesse und nicht bloß ein einseitiges, oder selbst verkehrtes Interesse den Bestrebungen für internationales Börsenrecht zu Grunde liegt. Von diesem Standpunkte selber fragt es sich, welche Möglichkeit der Durchführung für die beabsichtigten internationalen Maßregeln vorhanden ist.

Der internationale Charakter des Börsenverkehrs legt es nahe, Ordnungen, die zur Einschränkung seiner Ausartungen bestimmt sind, über die Grenzen der einzelnen Staaten hinaus zu erweitern, weil die Vorschriften des einzelnen Staates für sich allein wohl dazu dienen können, diese Ausartungen mitsammt dem Börsenverkehr in dem einzelnen Lande einzuschränken, zugleich aber ihn über die Grenze zu treiben, von wo aus er alle seine bisherigen Schädigungen auszuüben fortfahren würde.

Es würde nämlich nichts damit gewonnen sein, wenn eine Anzahl von Staaten unter ein gemeinsames Recht gebracht würden (wie beim Maaß- und Gewichtswesen, wie beim Münzwesen, beim Währungswesen): es käme hier darauf an, nahezu alle Staaten demselben Rechte zu unterwerfen, weil ein einziger kleiner Staat (Belgien, Schweiz, Niederlande) oder etwa die Vereinigten Staaten, oder ein einzelner unter den Vereinigten Staaten dazu genügen würde, diejenige Geschäftsform des Börsenhandels für die ganze Welt aufrechtzuerhalten, welche die Gesetzgebung des einzelnen Staates oder einer Reihe von Staaten in ihrem eigenen Gebiete zerstört oder bis zu einem gewissen Grade unterdrückt, zu stellvertretenden Formen genöthigt hat.

So würde es werden, wenn die Bestrebungen für internationale Verbote des Terminhandels weiteren Fortgang haben sollten (vgl. §§ 248 bis 269). Was das Emissionsrecht anlangt, so lassen sich hier gewisse international gemeinsame Schranken denken; indeß bei der Schwierigkeit, das richtige Maaß hiebei zu finden (vgl. oben §§ 238—246), würde vollends

jede schärfere Maaßregel leicht dazu beitragen, den Emissionsverkehr aus jedem Lande zu verscheuchen, das diese Schranken gezogen hat, um ihn demjenigen Lande zuzutreiben, das sich davon freigehalten hat

Um so weniger haben bisher die etwa geäußerten Wünsche irgend einen amtlichen Ausdruck gefunden.

§ 350. Was sollen diese Erörterungen beweisen? Ich glaube dieses. Alle die einzelnen Gegenstände internationaler Rechtseinheit, die wir hier betrachtet haben, wollen nur ein einzelnes Stück des Wirthschaftslebens der Gemeinschaft unterwerfen — Maaß, Post, Telegraph, Münze, Währung, Arbeitszeit, Börsengeschäfte. Die Einheit der Zollgrenze, d. h. die Einheit der Volkswirthschaft selber, ist viel mehr als solch ein Stück; sie ist, wie wir gesehen haben und wie es in der Geschichte der Deutschen Einheit sich erwiesen hat, ein hauptsächlicher Schritt zur Reichseinheit selber.

Hat sich uns also gezeigt, daß — mit wenigen Ausnahmen, deren Anspruchslosigkeit einen Erfolg in der internationalen Einheit erreicht hat — selbst diese einzelnen Stücke vor den Schwierigkeiten ihres Problems haben stehen bleiben müssen, wie viel größer müssen die Schwierigkeiten sein, die einem *Handelsverein* souveräner Staaten im Wege stehen, sofern diesem nicht die eigenthümlichen Umstände des Deutschen Zoll- und Handelsvereines hülfreich sind.

Hiemit aber haben wir nicht nur die Begriffe von *Handelsvertrag* und *Handelsverein* geklärt; wir haben auch die Ueberzeugung gewonnen, daß auf lange Zeit hinaus in der Bahn der *Handelsverträge* allein die Form der Vereinbarung zwischen souveränen Staaten zu suchen sein wird. Vermittelst der Handelsverträge wird das Verhältniß der großen Staaten fortschreitend sich anzunähern haben, bis daraus in einer fernen Zukunft das Institut des Handelsvereins (Zollvereins, Zollbundes) hervorwächst.

Die Handelsverträge im Einzelnen werden ihrem Wesen nach immer auf ein „do ut des“ gerichtet sein, bei welchem die beiden Hälften, dessen was gegeben und dessen was empfangen wird, auf beiden Seiten gleich sind. Doch wird es nicht nur bei jedem Handelsvertrage zweifelhaft bleiben, ob die Wage der Gerechtigkeit sich nicht nach der einen Seite geneigt und nach welcher Seite sie sich geneigt hat. Es wird auch angesichts der historischen Erfahrungen unbestritten sein, daß die Verschiedenheit der Machtverhältnisse zwischen den einzelnen souveränen Staaten ebenso wie die Leistungsfähigkeit der Diplomatie für die Handelspolitik

dem einen Staate größere Vortheile zuzuführen geeignet ist, als dem anderen.

§ 351. In der wissenschaftlichen Literatur oft erörtert ist der Handelsvertrag Großbritanniens mit Portugal, den der Minister Methuen im Jahre 1703 abgeschlossen und den man nach ihm benannt hat*). Auch wohl den „Löwenvertrag" (societas leonina), weil Großbritannien dabei den Löwenantheil hatte.

Portugal war seit den Zeiten des Römerreiches im Besitze von Schafheerden edler Race. Der Minister Ereceira begann im Jahre 1681 Tuchmanufakturen anzulegen, damit der eigene Rohstoff verarbeitet und mit dem Fabrikat Mutterland und Kolonien versorgt würden. Man ließ Tuchmacher aus England kommen, und bereits 1684 verbot Portugal die Einfuhr fremder Tücher.

Im Jahre 1703 gelang es nun — nach dem Tode Ereceira's — dem englischen Minister Methuen, den Vertrag**) zu Stande zu bringen, zufolge dessen Portugal seine Weine zu einem um ein Drittel niedrigeren Zolle als andere Nationen (Frankreich) in England einführen sollte, dafür England seine Tuche in Portugal sollte einführen dürfen zu dem Zolle, wie er vor 1684 bestanden (23 Procent des Werthes). Die Folge war Vernichtung der jungen Tuchindustrie in Portugal durch die Zufuhr der englischen Tuche, denen obenein im Laufe des 18. Jahrhunderts der Zoll bis auf 3 Procent ermäßigt wurde.

Fr. List führt diesen Handelsvertrag als das Denkmal einseitiger

*) British Merchant, vol. III. A. Anderson, Geschichte des Handels, Bd. 6, 410 ff. Adam Smith, Wealth of Nations, book IV chap. 6. Friedr. List, Das nationale System der politischen Oekonomie, S. 108 ff. Aug. Oncken, Art. Handelsverträge. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. 4. 1892.

**) Ad. Smith giebt den kurzen Wortlaut des Vertrages (book IV chap. 6). Art. I enthält das Versprechen des Königs von Portugal, in seinem und seiner Nachfolger Namen, für ewige Zeiten die Wollentücher und die übrigen Wollenfabrikate Großbritanniens in Portugal zuzulassen, wie es gewohnt war vor dem gesetzlichen Verbote. Art. II enthält die Bedingung für Erfüllung von Art I, daß der König von Großbritannien in seinem und seiner Nachfolger Namen verpflichtet sei, für alle Zeiten die Weine von Portugal nach Britannien zuzulassen — ob Krieg oder Frieden herrscht zwischen Britannien und Frankreich — um ein Drittel des Zolles weniger, als was der französische Wein zu bezahlen hat. Sofern diese Ermäßigung des Weinzolles irgendwie aufgehoben werden sollte, dann darf der König von Portugal wieder die Einfuhr der britischen Wollenwaaren verbieten.

Hienach war das Aufhebungsrecht einseitig in die Hand Großbritanniens gelegt, ein gleiches Recht auf Seiten Portugals war im Vertrage nicht vorgesehen.

Uebervortheilung einer Nation durch die andere an und beruft sich dafür auf die Zeugnisse der englischen Staatsmänner, Staatswirthe, Kaufleute. Nur Ad. Smith sei es vorbehalten gewesen, dieses einseitige Uebergewicht der Vortheile zu leugnen. „Wurden nicht die portugiesischen Tuchfabriken zum Vortheil der englischen ruinirt? Wurden dadurch nicht alle portugiesischen Kolonien, insbesondere die Küste Brasiliens, effektiv englische Kolonien? Allerdings gewährte dieser Vertrag den Portugiesen ein Privilegium, aber nur in Worten; den Engländern dagegen gewährte er ein Privilegium in der Wirkung. Die gleiche Tendenz liegt allen späteren Handelsverträgen der Engländer zu Grunde. In ihren Worten waren sie immer Kosmopoliten und Philanthropen, in ihrem Streben jederzeit Monopolisten."

Die Frage bleibt aber die, ob Portugal in der That nur durch die Konkurrenz der englischen Industrie gehindert worden ist, sich auf der Bahn seiner industriellen Entwicklung zu behaupten, oder ob nicht tiefer liegende Gründe, die in dem Wesen seiner Volkswirthschaft und seines Staatslebens lagen, die entscheidenden Hindernisse gewesen sind. Die Frage bleibt die, ob die industrielle Entwicklung damals für Portugal eine ähnliche Bedeutung haben konnte wie für England.

Wenn hienach selbst nach Ablauf von zwei Jahrhunderten das Urtheil über die Gleichheit der beiden Hälften schwierig ist, so wird dies vollends in der Gegenwart der Fall sein. Es bedarf zu solchem Urtheil einer genauen Untersuchung der Wirkungen, welche von einem Handelsvertrage nach beiden Seiten hin ausgegangen sind, und bei der Feststellung der Wirkungen wird wiederum die hauptsächliche Schwierigkeit die sein, das post hoc von dem propter hoc zu unterscheiden.

§ 352. Die Handelsverträge stehen der autonomen Zollpolitik der einzelnen Staaten gegenüber, als eine völkerrechtliche Bindung zweier oder mehrerer Staaten an einander.

Die Autonomie kann im Gegensatze zu der Politik der Handelsverträge vertreten werden von zwei Extremen, einmal von denjenigen, welche eine möglichst selbständige, möglichst sich abschließende Handelspolitik des eigenen Staates verlangen; andererseits von den radikalen Freihändlern, welche auf dem Wege der autonomen Politik das Ziel internationaler Freiheit des Güteraustausches schneller erreicht zu sehen hoffen, als auf dem Wege langjähriger Bindung der Handelspolitik durch höhere oder niedere Zölle.

Die wirkliche Handelspolitik, gerade des letzten Menschenalters, ist

dem Abschlusse von Handelsverträgen günstig gewesen. Und es scheint, daß einerseits die Politik der Abschließung zu weit rückwärts geht hinter die Anforderungen des gegenwärtigen Zeitalters, andererseits das fernliegende Ideal der internationalen Freiheit des Güteraustausches auf dem Wege der Handelsverträge zwar langsam, aber nach dem Maaße der gegebenen Umstände nicht anders erreicht werden kann*).

Diesem Ziele wechselseitiger Annäherung dient die beliebte Klausel der Meistbegünstigung, welche sich in zahlreichen Handelsverträgen findet. Sie überträgt jede Erleichterung der Handelspolitik, die zwischen zweien Nationen stipulirt worden ist oder stipulirt werden wird, auf alle übrigen Nationen, welche mit diesen beiden Nationen in Beziehung stehen.

Ein Vorbild der „Meistbegünstigungsklausel" findet sich bereits in dem 1659 zwischen Frankreich und Spanien abgeschlossenen „Vertrage der Pyrenäen"**).

So bestimmt der Art. 11 des Frankfurter Friedensvertrages vom 9. Mai 1871:

„Da die Handelsverträge mit den verschiedenen Staaten Deutschlands durch den Krieg aufgehoben sind, so werden die deutsche und die französische Regierung den Grundsatz der gegenseitigen Behandlung auf dem Fuße der meistbegünstigten Nation ihren Handelsbeziehungen zu Grunde legen."

(Allerdings beschränkt sich diese Meistbegünstigung auf folgende Staaten: England, Belgien, Niederlande, Schweiz, Oesterreich, Rußland.)

---

*) Der Bericht der Kommission des preußischen Abgeordnetenhauses über den deutsch-französischen Handelsvertrag vom 29. März 1862 sagt darüber: „Der Umstand, daß die Tarifvereinbarungen gegenseitige sind und einen integrirenden Theil eines Systems von internationalen Verträgen der Staaten Europas bilden, hat für die gewerblichen und Handelsinteressen einen sehr hohen Werth. Durch die verschiedenen Verträge wird das Resultat erreicht, daß die Höhe der Schutzzollsätze den Inhalt völkerrechtlicher Festsetzung in der Art bildet, daß die verschiedenen Staaten diese Zollsätze wohl ermäßigen, aber nicht über die vertragsmäßigen Beträge erhöhen dürfen. Die Beschränkung der Autonomie ist nichts als ein gegenseitiger vertragsmäßiger Verzicht auf Feindseligkeiten der Zollpolitik. Für den Absatz nach europäischen Märkten wurde dadurch der Produktion der verschiedenen Länder Europas ein fester Rechtsboden geschaffen; dem Schutzsystem, welches den eigenen Markt zu garantiren sucht, tritt die für lebenskräftige Industrien ungleich wichtigere Garantie der Bedingungen des Absatzes nach fremden Märkten gegenüber."

**) Les sujets du roi de France dans tous les Etats de la couronne d'Espagne et ceux de cette puissance chez les Français seront traités comme la nation la plus favorisée, ne payant que les mêmes droits auxquels les Anglais et les Hollandais sont soumis.

§ 353. Die übliche Unterscheidung der Handelsverträge in *Meistbegünstigungsverträge* und *Tarifverträge* geht davon aus, daß die erstere Gattung der Handelsverträge sich damit begnügt, die Meistbegünstigung festzusetzen und daher die bereits vorhandenen, mit anderen Staaten abgeschlossenen Tarifverträge diesen neuen zu Grunde zu legen. Ein Tarifvertrag ist also auch in diesem Falle vorhanden. Nur daß der Meistbegünstigungsvertrag selber keinen neuen Tarifvertrag zum Gegenstande hat.

Eine damit zusammenhängende Unterscheidung ist es, welche die Zolltarife selber in *Konventionaltarife* und *Generaltarife* scheidet.

Die erstere Bezeichnung wird auf solche Tarife angewendet, welche die an Vertragsstaaten eingeräumten Tarifkonzessionen enthalten, wenn daneben ein anderer Tarif mit höheren Zollsätzen besteht, welcher als „Generaltarif" auf die übrigen Staaten angewendet wird. Wo keine Meistbegünstigungsrechte gewährt werden, können auch mehrere Konventionaltarife neben einander bestehen.

Im Gegensatze zu einem solchen Generaltarif, welcher das Minimum des Entgegenkommens im Vergleiche zu den Konventionaltarifen desselben Staates enthält, kann der Tarif eines Staates ein einheitlicher sein und das Maximum des Entgegenkommens enthalten, welches einzelnen Staaten gegenüber durch ein Minus differencirt wird (*Differentialzölle, Retorsionszölle*).

So bestimmt das Zolltarifgesetz des Deutschen Reiches vom 15. Juli 1879, daß Waaren, die aus Staaten kommen, welche deutsche Schiffe oder Waaren deutscher Herkunft ungünstiger behandeln als diejenigen anderer Staaten*), soweit nicht Vertragsbestimmungen entgegenstehen, mit einem Zuschlage bis zu 50 Procent des Betrages der tarifmäßigen Eingangsabgabe belegt werden können.

Die Retorsionszölle in dem System des einheitlichen Tarifs sind eine Maaßregel der Abwehr; sie treten erst in Kraft, wenn der andere Staat solche Maaßregeln durch sein Verhalten hervorgerufen hat. Dagegen ist die Zweiheit des Generaltarifs und der Konventionaltarife gleichsam ein automatischer Apparat, vermöge dessen der Generaltarif in allen denjenigen Fällen Geltung hat, in denen ein Konventionaltarif, also ein Tarif zufolge besonderen Vertrags nicht zu Stande kommt.

Der Generaltarif wird daher vielfach als die Grundlage betrachtet, welche geeignet ist, zum Abschlusse von Handelsverträgen zu dienen, und

*) D. h. irgend eines anderen Staates.

zwar um vermittelst hoher Zollsätze einen Druck auf den Gegenpart auszuüben, durch den Grad des Entgegenkommens, welcher bei so weitem Spielraum möglich ist.

§ 351. Der preußisch-deutschen Zollgesetzgebung der Gegenwart liegt zu Grunde das preußische Gesetz vom 26. Mai 1818. Dasselbe bezeichnet es als eins seiner Ziele, durch eine angemessene Besteuerung des äußeren Handels und des Verbrauchs fremder Waaren die inländische Gewerbsamkeit zu schützen. Zugleich wird der Grundsatz der Handelsfreiheit für die Verhandlungen mit anderen Staaten als Regel aufgestellt, und zur Förderung des wechselseitigen Verkehrs sollen Handelsverträge mit fremden Ländern geschlossen werden. Bemerkenswerth ist der Handelsvertrag Preußens mit den Vereinigten Staaten von Amerika vom 1. Mai 1828, in welchem die gegenseitige Behandlung der Erzeugnisse des Bodens und des Kunstfleißes auf dem Fuße der meistbegünstigten Nation stipulirt wurde.

Der deutsche Zollverein (seit 1833) übernahm im Wesentlichen den preußischen Tarif. Auf Anregung der süddeutschen Staaten fanden 1842—1851 Zollerhöhungen statt, 1851—1861 wieder Ermäßigungen. Am 19. Februar 1853 kam der Vertrag mit Oesterreich zu Stande, in welchem das Recht der gegenseitigen Meistbegünstigung und specielle Tarifherabsetzungen für den deutsch-österreichischen Verkehr enthalten waren.

Epochemachend wie für ganz West- und Mitteleuropa wirkte auch für Deutschland der englisch-französische Handelsvertrag (1860), zu dessen Abschluß auf englischer Seite vorzugsweise der Freihandelsmann Richard Cobden, auf französischer Seite Kaiser Napoleon III. und Michel Chevalier zusammengewirkt hatten.

England ging durch diesen Vertrag zum System des Freihandels über, mit Vorbehalt einer Reihe von Steuerzöllen; die Meistbegünstigung wurde allen Nationen gewährt, ohne Gegenleistung (Freihandel ohne Reciprocität). Frankreich gewährte nur eine Ermäßigung seines bisherigen Schutzzollsystems (Maximum der Eingangszölle 30 Procent des Werthes der Waaren, von 1863 ab 25 Procent), indem es seinen Generaltarif für alle diejenigen Staaten fortbestehen ließ, welche nicht ihrerseits Ermäßigungen gewähren würden.

An den englisch-französischen Handelsvertrag schloß sich in den nächsten Jahren eine Anzahl von Handelsverträgen Frankreichs mit den anderen Festlandstaaten und dieser Staaten mit einander, im Sinne ermäßigter Zölle auf dem Fuße der Reciprocität. Am 29. März 1862

wurde der Vertrag zwischen Preußen (Zollverein) und Frankreich abgeschlossen. Was Frankreich (und Oesterreich laut Vertrag vom 19. Februar 1853) zugestanden war, wurde der Inhalt des allgemein gültigen deutschen Zolltarifs vom 1. Juli 1865.

Durch den Zollvereinsvertrag vom 8. Juli 1867 erlangte Preußen, als Präses des Bundesrathes des Zollvereins, das Recht, im Namen der Zollvereinsstaaten Handels- und Schiffahrtsverträge mit fremden Staaten einzugehen. Art. 11 der Reichsverfassung macht dieses Recht zu einem Theile der umfassenderen Vollmacht des deutschen Kaisers, Namens des Reiches Verträge mit fremden Staaten einzugehen.

Mit Oesterreich wurde am 9. März 1868 ein neuer Handelsvertrag geschlossen, dessen Zugeständnisse in der Ermäßigung des Zolltarifes auf alle anderen Staaten übertragen wurden.

§ 355. Gegen die freihändlerische Strömung, welche von England ausgegangen war, in dem englisch-französischen Handelsvertrage sich verkörpert und von da aus fortgepflanzt hatte im Sinne einer sich verallgemeinernden Tendenz auf Erleichterung des internationalen Güteraustausches durch Handelsverträge und Meistbegünstigung, — gegen diese Strömung, welche etwa zwei Jahrzehnte lang die Oberhand behalten hatte, erhob sich eine *Gegenströmung*, welche der Erhöhung der *Schutzzölle*, theilweise der Neueinführung von solchen, günstig war.

Hiebei wirkten verschiedene Ursachen zusammen. Theils die durch die großen Kriege von 1866, zumal 1870/71, herbeigeführte Erschütterung der Friedensstimmung; theils die Herstellung der französischen Republik, deren Regime dem Einflusse der in Frankreich fortlebenden schutzzöllnerischen Bestrebungen günstiger war als die napoleonische Herrschaft mit ihren freihändlerischen Neigungen. In Deutschland insbesondere als Frucht des großen Krieges der stärkere nationale Zug der Wirthschaftspolitik; daneben der sich alsbald entwickelnde, von oben herab genährte, unerschrockene Realismus der ökonomischen Interessen; zugleich die Beschwerden über die Nachwirkungen der Krisis von 1873, welche jahrelang in der deutschen Industrie, zumal in der Eisen- und Stahlindustrie, sich geltend machten; dazu das Hereinbrechen der ausländischen Konkurrenz gegen die Erzeugnisse der europäischen Landwirthschaft und der Uebergang der bisher am Exporte des Getreides, also am Freihandel, interessirten Schichten zum Schutzzollinteresse, Schichten von hervorragendem Einflusse auf die preußisch-deutsche Politik. Endlich die Rückwirkung des Auslandes auf die deutsche Handelspolitik. Ehe in

Deutschland die schutzzöllnerische Bewegung erstarkte, hatten sich in anderen Staaten die Vorboten des Umschwunges gezeigt. So in Oesterreich-Ungarn. Schon im Frühjahr 1875 hatten auf dem Kongresse österreichischer Volkswirthe hervorragende Redner die Kündigung der 1875 und 1876 ablaufenden Zoll- und Handelsverträge ohne Wiedererneuerung und eine Erhöhung des bisherigen Tarifs gefordert. Auch hier wirkten die Nachwehen von 1873.

Die Verhandlungen über Erneuerung des deutsch-österreichischen Handelsvertrages, bei welchen auf der einen Seite eine Erhöhung der österreichischen Industrieschutzzölle, auf der anderen Seite die Freiheit der Einfuhr österreichisch-ungarischer Agrarprodukte vornehmlich in Frage stand, wurden am 22. Oktober 1877 abgebrochen. Für den deutsch-österreichischen Verkehr traten in Folge dessen die erhöhten Zollsätze des autonomen Tarifs in Kraft, den Oesterreich 1878 einführte (vorbehaltlich der niedrigeren Sätze, die Deutschland auf Grund der Meistbegünstigung beanspruchen konnte).

Es folgte der deutsche Zolltarif vom 15. Juli 1879, der vollends die Aera einer autonomen Schutzzollpolitik eröffnete. Sein Wesen beruhte auf jener (zur Zeit der Restauration in Frankreich zur Geltung gelangten) „Solidarität der schutzzöllnerischen Interessen". Auf der einen Seite die Industriellen, welche unter dem Druck der momentanen Krisis litten, auf der anderen Seite die Landwirthe, deren Körnerproduktion von der Konkurrenz der überseeischen Länder in dem zunehmenden Preisrückgang getroffen wurde*).

Es vereinigte sich mit den Motiven jenes erhöhten Zolltarifes der wachsende Finanzbedarf des Reiches, dessen dauernde Deckung in den freihändlerischen Strömungen, welche bei Begründung des Reiches vorherrschten, zu kurz gekommen war.

§ 356. Die Folge dieser Wendung der handelspolitischen Strömung war, daß bei Ablauf der schwebenden Handelsverträge theils die Kon-

*) Der Abgeordnete v. Maltzahn-Gültz warf in der Debatte des Reichstags über den neuen Zolltarif am 6. Mai 1879 den Eisenindustriellen vor, daß sie „Ausbeutung des inländischen Marktes zu Gunsten des Exportes" anstrebten. Er erklärte sich als Landwirth entschieden gegen die Kornzölle. „Die erhöhten Industriezölle, vor deren Forderung wir stehen" — so fährt er fort —, „wären sicher nicht durchzusetzen gewesen, wenn es nicht gelungen wäre, durch die Lockspeise der Kornzölle einen Theil unserer Landwirthschaft auf diese Seite mit hinüberzuziehen." W. Lotz, Die Ideen der deutschen Handelspolitik von 1860—1891. Schriften des Vereins für Socialpolitik, Bd. 50 (1892) S. 169.

trahenten sich bemühten ihre Konventionaltarife zu erhöhen, theils das System der Handelsverträge überhaupt verlassen wurde.

Frankreich kündigte auf den 1. Februar 1892 seine abgelaufenen Handelsverträge und ging zu dem autonomen Doppeltarif (Maximal- und Minimaltarif) über, dessen Anwendung je nach der autonomen Haltung der übrigen Staaten zu Frankreich diesen Staaten gegenüber stattfindet.

Dagegen hat seit demselben Termin das Deutsche Reich ein neues System der mitteleuropäischen Handelsverträge eingeleitet. Zunächst durch die am 1. Februar 1892 auf 12 Jahre in Kraft getretenen Handelsverträge zwischen Deutschland, Italien, Oesterreich-Ungarn, Schweiz und Belgien. Die deutsche Denkschrift zum österreichisch-ungarischen Handelsvertrag bezeichnet es als „System einer auf vertragsmäßiger Grundlage beruhenden gemäßigten Handelspolitik", wobei man „von dem Uebergange zum extremen Protektionismus Abstand genommen".

Aehnliche Verträge des Deutschen Reiches mit anderen Staaten sind darauf gefolgt. So der Handelsvertrag mit Rumänien, der am 1. Januar 1894 auf 10 Jahre in Kraft getreten ist; der Handelsvertrag mit Rußland, welcher am 20. März 1894 (bis 31. December 1903) ins Leben trat, nachdem ein mehrjähriger Zollkrieg zwischen Rußland und dem Deutschen Reiche (1891—1894) voraufgegangen war. Der Schwerpunkt lag deutscherseits in der Herabsetzung des Oesterreich-Ungarn und Rumänien (und damit auf Grund älterer Verträge auch den Vereinigten Staaten, Argentinien, Ostindien) gegenüber ermäßigten Getreidezolles von $3^1/_2$ Mark pro 100 kg (statt 5 Mark). Auf russischer Seite handelte es sich um Erleichterungen für die Einfuhr deutscher Industrieerzeugnisse, deren Betrag 1892 noch immer 240 Millionen Mark war. Die Zugeständnisse Rußlands in dieser Hinsicht umfassen alle Ermäßigungen, welche Frankreich durch den Vertrag mit Rußland vom 17. Juni 1893 (gegenüber dem russischen Tarif vom 11. Juni 1891) erlangt hatte; außerdem eine Anzahl weiterer Ermäßigungen. Durchschnittlich für die meisten wichtigen Artikel etwa 15–20 Procent niedriger als der russische Tarif von 1891, aber 30—50 Procent niedriger als der russische Generaltarif von 1893.

§ 357. Während nun diese Verträge der letzten Jahre im Deutschen Reiche manchen Anfeindungen begegnen, die zumal oder ausschließlich den Ansprüchen der Agrarier auf extremen Zollschutz entspringen, während

in den übrigen Staaten des Festlandes, in den Vereinigten Staaten, Tendenzen des wachsenden Zollschutzes sich geltend machen — ist es England allein, welches im Wesentlichen bisher an der Politik seines Handelsvertrages von 1860 festgehalten hat.

Wir wissen, daß England zu dem System der Handelsfreiheit übergegangen ist, nicht aus übereilter Begeisterung für die Lehren des Adam Smith. Es hat vielmehr nahezu ein Jahrhundert vergehen lassen, bevor es dessen Vorschriften in die Wirklichkeit übersetzte. Auch nicht aus abstrakter Vorliebe für das Ideal des freien Güteraustausches. Es hat mit der Oeffnung seiner Grenzen für die Konkurrenz ausländischer Manufakte gewartet bis zu dem Momente, da es so ziemlich in Allem oder doch in allen Hauptartikeln dem Auslande gewachsen oder überlegen war. Es hat die freie Konkurrenz ausländischer Rohstoffe, insbesondere des Korns, erst dann zugelassen, als das überwiegende Interesse seiner Volkswirthschaft längst nicht mehr auf der Seite der Rohstoffproducenten lag*).

Nur eine Aenderung dieses Verhältnisses der englischen Produktion zu dem Wettbewerbe des Auslandes auf dem englischen Markte kann die Handelspolitik Englands ändern.

Die Fortschritte der Industrie anderer Länder, besonders Deutschlands, hat in der That einen gewissen Einfluß auf die Ansichten der Engländer ausgeübt und es dahin gebracht, daß sich seit 1880 dort eine dem Schutzzoll zugeneigte Bewegung, zumal die unter dem Namen der „Fair trade League" bekannte Vereinigung gebildet hat**), die indessen keine nennenswerthen Fortschritte gemacht hat.

---

*) Ueber die Aussichten eines Zollschutzes für den Ackerbau in England sagt die Vierteljahrsschrift, welche herkömmlich die Vertreterin der Interessen der Grundbesitzer und der konservativen Partei ist, die Quarterly Review (April 1893: „Agricultural Depression and its remedies") p. 531: „If protection ever returns, it will come from the working class and will be a protection not of one article or one class of articles but of all. One thing however is certain: if our manufacturers cannot continue to sell their goods in the open markets — which may probably happen before many years have elapsed — and have to depend mainly for their sale in our own country, the experience of other democratic countries teaches us that the working classes will then demand protection, a demand which neither Conservatives nor Radicals will be able to resist. Then, and not till then, will Protection be extended to agriculture. Meanwhile it is useless to encourage farmers in the delusion that protection is within the range of practical politics."

**) Ihr Programm ist:

1. freie Zulassung der Rohstoffe für die Industrie;
2. Besteuerung der Nahrungsmittel, die von fremden Ländern kommen, da-

Die Ausfuhr britischer Fabrikate und Halbfabrikate hat betragen im Durchschnitt von 3 Jahren

1882—84	1885—87	1889—91	1892—94
213 Millionen £	193 Millionen £	221 Millionen £	190 Millionen £

endlich 1896:
210 Millionen £*).

Die britische Handelsmarine hat in dem Jahrzehnt 1886—1896 zugenommen von 51,6 auf 52,7 Procent der Handelsmarine der Erde. Die deutsche Handelsmarine in derselben Frist von 6,2 auf 7,9 Procent. Das Tempo der Zunahme ist in Deutschland schneller, in Großbritannien verlangsamt es sich. Aber bei der Annahme, daß beide Nationen dieses Tempo fernerhin einhalten, würde Deutschland erst in etwa einem Jahrhundert Großbritannien überholen.

Daß dieses Tempo für Deutschland schneller, für England langsamer werden kann, daß der Export an industriellen Erzeugnissen statt stillzustehen, wie seit 15 Jahren, zurückgehen kann, wird in Großbritannien lebhaft empfunden. Aber eben die Lebhaftigkeit dieser Empfindung ist zunächst noch überwiegend in der Richtung wachsender Anstrengungen wirksam und nicht in dem Einflusse der schutzzöllnerischen Propaganda.

„Wenn die Schärfe der fremden Konkurrenz uns zur rechten Zeit aufweckt, daß wir männiglich uns zusammennehmen, so ist doch noch ein englischer Handel übrig, welcher von der Welt beneidet wird und den anderen Nationen manchen Seufzer über die Schärfe der englischen Konkurrenz entlockt**)."

gegen freie Einfuhr derselben, wenn sie aus englischen Kolonien und Besitzungen kommen;

3. differentielle Belastung von Thee, Kaffee, Tabak, Wein, Spirituosen, Südfrüchten um 10 Procent höher, wenn sie aus fremden Ländern kommen, gegen die Zölle auf Produkte aus den englischen Kolonien.

4. Einfuhrzölle auf die Manufakte derjenigen fremden Länder, welche gegenwärtig prohibitorische oder protektionistische Zölle auf englische Manufakte legen. Solche Einfuhrzölle sind wieder aufzuheben in dem Falle, da eine Nation die englischen Manufakte zollfrei einläßt.

Vgl. T. H. Farrer, Free Trade versus Fair Trade. London 1882, chap. 2: Proposals of the Fair Trade League. Der Name „Fair Trade" (angemessener, billiger Handel) ist als Gegenstichwort zu „free trade" (Freihandel) gebildet.

*) Nach dem Memorandum von Sir Courtenay Boyle, Board of Trade, May 1897, bei A. W. Flux, British Trade and German Competition. The Economic Journal. June 1897, vol. VII No. 25 p. 45.

**) Im Juli 1897 hat der Präsident des Handelsamts, Ritchie, folgendes Rundschreiben an die englischen Handelskammern erlassen: „Das Handelsamt hat seit einiger

§ 358. Indessen kleine Zugeständnisse der Freihandelsgesetzgebung an jene Gegenströmung sind zu bemerken.

Zunächst einzelne Maaßregeln, welche durch ihre Motivirung an die Rechtfertigung des amerikanischen Schutzzollsystems durch die „Hungerlöhne" der europäischen Staaten erinnern.

So das Gesetz über die Handelsmarken (Merchandise Marks Act) vom 23. August 1887, welches sich gegen unrichtige Angaben über Ursprung, Herstellung, Bestandtheile von Waaren richtet. Für den Import fremder Erzeugnisse nach Großbritannien liegt, zufolge dieses Gesetzes, eine strafbare Bezeichnung schon dann vor, wenn eine andere Sprache auf der Waare oder deren Umhüllung zur Benennung gebraucht wird als die Sprache des Ursprungslandes, es sei denn, daß das wirkliche Ursprungsland ausdrücklich und in gleich auffälliger Weise darauf angegeben wird (Made in Germany).

Es ist bemerkenswerth, daß dieses Gesetz den Erfolg nicht gehabt hat, den Import deutscher Erzeugnisse in England zu vermindern, daß vielmehr das Wort „Made in Germany" neuerdings in England das Stichwort geworden ist für diejenigen, welche die Zunahme der Konkurrenz deutscher Fabrikate mit Besorgniß erfüllt, und den Titel einer Broschüre (von Williams) bildet, die viel Aufsehen erregt hat*).

Zeit die Frage erwogen, ob der Staat den britischen Händlern gegen die Konkurrenz der Ausländer Hülfe gewähren könne und in welcher Weise. Obgleich die Statistik lehrt, daß die Wirkungen dieser Konkurrenz theilweise sehr übertrieben worden sind, so unterliegt es andererseits keinem Zweifel, daß die Konkurrenz in den letzten Jahren immer schärfer und es wenigstens nöthig geworden ist, daß der Staat volle und genaue Kunde über die Verhältnisse, unter welchen die ausländischen Konkurrenten ihren Handel treiben, unter britischen Händlern verbreitet. Sie wissen, daß das Kolonialamt jüngst der Londoner Handelskammer Proben von ausländischen Waaren zugesandt hat, welche durch britische ersetzt werden könnten auf den Kolonialmärkten. Dieser Versuch könnte am Ende weiter ausgedehnt werden. Vielleicht könnte ein Centralbureau gegründet werden, wo Regierungsbeamte vollständige Kunde über Handelsverhältnisse in auswärtigen und Kolonialmärkten einsammeln zum Besten der britischen Fabrikanten und Kaufleute. Als erster Schritt dazu ist beschlossen worden, eine Kommission einzusetzen. Dieselbe soll aus Vertretern des Schatzamtes, des auswärtigen und des Kolonialamtes, des Handelsamtes und des Verbandes der Handelskammern (wenn sie einwilligen) bestehen. Diese Kommission soll rathen, wie die von den britischen Konsuln und Attachés und den Generalagenten und anderen Vertretern der Kolonialregierungen und Indiens gegebenen Mittheilungen über Nachfrage und Angebot in ihren Ländern am Besten den britischen Kaufleuten bekannt gegeben werden sollen. Die Kommission soll ferner darüber berichten, ob die Konsuln ꝛc. von Zeit zu Zeit Proben von Waaren senden sollen, welche auf ihren Märkten nicht in Nachfrage sind."

*) In der Session des Jahres 1897 versuchten die landwirthschaftlichen Mit-

Eine zweite Maaßregel ist durch mehrjährige Erörterungen wenigstens vorbereitet worden — ob sie Gesetzeskraft erlangt und vollends welchen Erfolg sie hat, steht dahin — nämlich das Verbot gegen die Einfuhr der Erzeugnisse ausländischer Gefängnißarbeit. Obwohl die zur Untersuchung dieser Frage niedergesetzte Kommission in ihrem Bericht erklärt hat, daß die Einfuhr solcher Waaren unbedeutend und die Maaßregeln zur Verhinderung der Einfuhr unausführbar seien, ist wiederholentlich ein darauf gerichteter Antrag im Parlamente angenommen worden.

Erheblicher ist der Erfolg, welchen das Programm der „Fair trade League" an einem seiner anderen Punkte kürzlich gehabt hat.

Diejenigen unter den englischen Kolonien, welche ein eigenes Parlament und eine verantwortliche Regierung haben, besitzen auch das Recht zu einer selbständigen Handelspolitik. Dieses sind Canada, die australischen Republiken, Neu-Südwales, Kapland und Natal. Zur Herstellung eines engeren Zusammenschlusses derselben unter einander und mit dem Mutterlande besteht die Imperial Federation League. Seit (1891) Oberst Vincent mit seinem Antrage auf Einberufung einer Konferenz zur Berathung einer Handelseinigung mit den Kolonien im Parlament unterlag, bildete sich ein besonderer Verein („United Empire trade League") für diesen Zweck.

Nicht sowohl die Föderation der Kolonien untereinander, obgleich auch hier Verschiedenheiten der Handelspolitik bestehen (Neu-Südwales hat freihändlerische Gesetzgebung, während die übrigen Kolonien schutzzöllnerische Gesetzgebung haben) als vielmehr die Vereinigung der Kolonien mit dem Mutterlande begegnet großen Schwierigkeiten. Der Zusammenschluß bedeutet einen gemeinsamen Abschluß gegen die übrigen Nationen, während England zur Zeit wenigstens noch einem solchen Abschlusse ferne steht. Der jetzige Zollschutz der Kolonien bedeutet andererseits einen Schutz gegen Fabrikate Englands in erster Reihe. Eine differentielle Behandlung der nicht-englischen Fabrikate seitens der Kolonien durch Zollzuschläge würde freilich dem Mutterlande willkommen sein. Eine naheliegende Gegenleistung Englands an die Kolonien durch Belastung der Zufuhr von Rohstoffen, welche aus anderen Ländern als den Kolonien nach England herein wollen, läßt sich aber mit Englands

---

glieder der konservativen und der irischen Partei im Parlament die Regierung für ein agrarisches Markengesetz (Agricultural Produce Marks Act) zu engagiren, in ähnlichem Geiste wie die ältere Merchandise Act. „Das Unterhaus denkt aber," sagt die Saturday Review, 24. Juli 1897, „die voraufgehenden Markengesetze haben dem englischen Handel Schaden genug gethan. Thatsächlich werden jetzt viele Waaren mit der Marke ‚Made in Germany' in England gemacht."

Freihandelssystem nicht vereinigen, welches durch die überwiegenden Interessen der Industrie und des Handels in England aufrecht erhalten wird.

Obenein steht der Wortlaut der Handelsverträge Englands mit Deutschland und Belgien jeder differentiellen Zollbegünstigung seiner Kolonien entgegen. Auch hat Balfour 1892 im Unterhause erklärt, England könne einem Zollverein mit den Kolonien nur unter der Bedingung beitreten, daß Belgien und das Deutsche Reich die gleiche Behandlung fänden. Allerdings hat sich bereits 1881 England — vergebens — bemüht, von den beiden Staaten die Aufhebung der Meistbegünstigungsklausel zu erlangen.

Im übrigen sind bisher nicht einmal die Versuche einer Zolleinigung zwischen den australischen Kolonien geglückt. Hier besteht namentlich ein Gegensatz zwischen dem schutzzöllnerischen Zolltarif von Viktoria (in Kraft getreten 29. Juli 1892, am 26. September 1893 erhöht) und dem freihändlerischen Tarif von Neu-Südwales (vom 2. März 1892).

In dieser Lage der Dinge ist nun der neueste Schritt Kanadas und dessen Konsequenzen bemerkenswerth.

Am 27. März 1894 ist hier ein neuer schutzzöllnerischer Tarif in Kraft getreten (Baumwollwaaren, Wollengewebe, Eisenstangen, Schienen 25—35 Procent des Werthes). Kanada hat den Schritt (1897) gethan, diese Zölle zu Gunsten Englands beträchtlich zu ermäßigen*).

*) Der Betrag der Zollermäßigung zu Gunsten Großbritanniens ist ein Achtel der Zollhöhe für das Jahr 1897, ein Viertel vom Jahre 1898 ab, für alle Artikel, die von dem Vereinigten Königreich nach Kanada importirt werden, ausgenommen Spirituosen, Zucker (und Molasse), Tabak (und Cigarren). Die Ermäßigung zu Gunsten der britischen Webstoffe, sagt der „Economist", wird die Vereinigten Staaten, Deutschland und andere nach Kanada exportirenden Länder zwingen, ihre Preise herabzusetzen, wenn sie den Handel behalten wollen. Die kanadischen Fabrikanten ihrerseits (welche jährlich für 8½ Millionen Dollars Baumwollstoffe und 8 Millionen Wollenstoffe produciren) klagen, daß die Zugeständnisse an die britischen Fabrikanten ihr Geschäft ernstlich schädigen werden, daß also ein Schutzzoll von 18¾—26¼ Procent, nebst den Transportkosten von Großbritannien nach Kanada, nicht genügend ist. — Der Führer der konservativen Partei in Kanada, Sir Charles Tupper, welcher 1887 extrem hohe Schutzzölle einführte (so insbesondere für Kohlen, Eisen, Stahl), die zum Theil im Jahre 1894 (von der liberalen Partei) ermäßigt wurden, war der Ansicht, daß Kanada durch sehr hohe Schutzzölle gegen großbritannische Erzeugnisse es dahin hätte bringen können, daß England zu seiner alten Kolonialpolitik von vor 50 Jahren zurückgekehrt wäre und Kanada wie den anderen Kolonien einen Vorzug auf dem englischen Markte gewährt haben würde gegen die konkurrirenden Länder. Aber Niemand sonst denkt heute in Kanada so (sagt der Korrespondent des Londoner „Economist" aus Ottawa,

Belgien und das Deutsche Reich haben auf Grund ihres Vertrages mit England dieselbe Ermäßigung gefordert. Kanada hat die Forderung abgelehnt. Der darauf erfolgte Protest der beiden Mächte hat England veranlaßt, den Vertrag mit beiden zu kündigen (1 August 1897) auf die vertragsmäßige Frist eines Jahres. Und für diese Frist hat nun Kanada auch dem Deutschen Reiche und Belgien die Gleichstellung mit England gewährt.

Inzwischen ist die Thatsache hervorzuheben, daß die Ausfuhr des Deutschen Reiches nach den englischen Kolonien rund 100 Millionen Mark beträgt, dagegen die Einfuhr des Deutschen Reiches aus den englischen Kolonien rund 300 Millionen Mark.

§ 359. Der Vorläufer und das Beispiel der englischen Kolonien, die Vereinigten Staaten von Amerika, haben ihre Volkswirthschaft längst zu einer Größe entwickelt, welche für sich allein eine Handelspolitik von bedeutender Wirkung auf die europäischen Staaten zu entfalten vermag.

Ihr Ziel ist, wie wir es an anderer Stelle bereits bemerkten, durch die Größe ihres Gebietes, durch den Reichthum der natürlichen Hülfsquellen, durch die technische und wirthschaftliche Kultur ihres Volkes, auf eine Autarkie im großen Stile gerichtet, deren Verhältnissen der Umfang keiner der alten europäischen Staaten an die Seite gestellt werden kann.

Noch mehr als in der Handelspolitik der Staaten des europäischen Festlandes ist in den Vereinigten Staaten von Amerika ein Streit nicht zwischen Freihandel und Schutzzoll, sondern zwischen Hochschutzzoll und gemäßigtem Schutzzoll, mit dem Erfolge, daß der Hochschutzzoll immer mehr die Oberhand erhält.

Diese Bestrebungen sind durchsetzt mit den Interessen der Silberproducenten und ihres agrarischen Anhanges sowie der neuesten „Volkspartei". Die dadurch herbeigeführten Unordnungen in den Währungs-

---

24. Juni 1897): die liberale Partei hat die Ermäßigung an England zugestanden ohne irgend welche Hoffnung oder Erwartung der Art. „Die Führer der liberalen Partei Kanadas, Laurier, Fielding, Sir Richard Cartwright, sind zu nüchtern, um sich einzubilden, daß die englische Demokratie jemals bewogen werden könnte, ihren ungeheuren Außenhandel zu opfern und dafür einzutauschen das kümmerliche Stück Brot einer Imperial Customs Union auf dem Boden des Schutzzolles." Vgl. ferner Edward Porrit, The new Administration in Canada, in „The Yale Review", August 1897, vol. VI No. 2 p. 151—159. Flux, Economic Journal VII, 427—435.

verhältnissen der Union haben sich mit den schutzzöllnerischen Maaßregeln gekreuzt.

Im Einzelnen ist eine Reihe von Tarifrevisionen in der neuesten Zeit erfolgt, bei denen die schwankenden Mehrheiten der Parteien im Kongreß zu Washington und die Parteistellung des jeweiligen Präsidenten entscheidend waren.

Im Jahre 1890 wurde der nach Mac Kinley benannte hochschutzzöllnerische Tarif festgestellt. Hierauf folgte der mäßigere Tarif, der sogenannte Wilson-Tarif (unter dem Präsidenten Cleveland), welcher am 27. August 1894 Geltung erhielt. Während der erstere Zölle von 80—100 Procent des Werthes (für Wollfabrikate) enthielt, war der höchste Zollsatz des Wilson-Tarifs 50 Procent, für die wichtigsten Waaren 40 Procent, für andere Waaren auch 25—35 Procent. Im Juli 1897 ist unter der Präsidentschaft Mac Kinley's abermals ein neuer Zolltarif gefolgt, welcher nach dem Kongreßmitgliede Dingley seinen Namen erhalten hat, als demjenigen, welcher den Tarif beantragt hat.

Sein Zweck ist*), in den Worten des Antragstellers, Erhöhung der Zolleinkünfte und Ermuthigung der Industrie der Vereinigten Staaten. Die Mehreinnahme ist auf 70—100 Millionen Dollars veranschlagt. Der wesentliche Gegenstand der Revision ist die Belastung von Rohstoffen (wie in dem Mac Kinley-Tarif von 1890): Wolle, Holz u. s. w.; dann eine Erhöhung der Zölle auf Wollenstoffe, Zucker, Fabrikate aus Jute, Hanf, Flachs, Baumwolle, Seide. Im Ganzen ist die Höhe zwischen den Sätzen von 1890 und denen von 1894; zum Theil dieselbe wie 1890, ja selbst noch darüber hinaus**). Ueberwiegend sind specifische Zölle statt

*) Political Science Quarterly, Edited by the Faculty of Political Science of Columbia University, June 1897: Record of Political Events, W. A. Dunning. p. 359—361.

**) Die vom amerikanischen Kongreß angeordnete vergleichende Zusammenstellung des gegenwärtigen Tarifs mit dem der Wilsonakte (von Charles H. Evans, dem Experten, welcher beim Entwurf aller Tarifbills, die den Kongreß seit 1872 beschäftigten, thätig war) giebt als Durchschnittszollsätze des neuen Tarifs einen Werthzoll von 54,66 Procent an, während dieser Durchschnittssatz nach der Wilsonakte 40,10 Procent betrug, wobei der Berechnung die durchschnittlichen Marktwerthe des Jahres 1896 zu Grunde gelegt werden. Die einzelnen Abschnitte weisen im Vergleich zu denen der Wilsonakte folgende in Procenten ausgedrückte Zollerhöhungen auf:

Chemikalien von 28,33 auf 30,67; Wolle und Wollenwaaren von 47,62 auf 86,54; Seidenwaaren von 46,96 auf 53,4; Töpferei- und Glaswaaren von 35 auf 52,45; Metalle von 38,11 auf 49,24; Zucker von 40,94 auf 74,16; Tabak von 109,06 auf 121,90; Ackerbauprodukte von 22,44 auf 38,42; Spirituosen 2c. von 61,54 auf 68,85; Baumwollenmanufakturwaaren von 42,75 auf 52,33. Einige von den zahlenmäßig specificirten, zu erwartenden Einnahmeerhöhungen vom neuen Tarif sind: für

der Werthzölle statuirt, und die Reciprocitätsbestimmungen des Tarifs von 1890 sind wieder hergestellt, unter Hinzufügung einiger neuer Artikel (u. a.: Wein, Mineralwasser, Seidenspitzen) als Grundlage für internationale Vereinbarungen wechselseitigen Entgegenkommens.

Das neue Haus der Repräsentanten hat den Tarif mit 205 gegen 121 Stimmen (31. März 1897) angenommen. Die Majorität bestand wesentlich aus den Gewählten der republikanischen Partei, die Minderheit aus denen der demokratischen Partei.

VII. Handelsbilanz und Handelsstatistik.

§ 360. Durch voraufgehende Erörterungen, insbesondere durch Darstellung und Kritik der Lehre des Adam Smith von der Handelspolitik ist uns die Bedeutung der Lehre von der Handelsbilanz in der Geschichte der Wirthschaftspolitik und in der Geschichte ihrer Wissenschaft vergegenwärtigt worden (vgl. oben §§ 283 ff. 299 ff.).

Wir fassen hier den heutigen Stand der Wissenschaft zusammen.

In dem Bestreben des sogenannten Merkantilsystems (das soll heißen der Handels- und Wirthschaftspolitik des 17.—18. Jahrhunderts, wie sie von Adam Smith dargestellt worden ist) um die Entwicklung des Ausfuhrhandels und der dazu gehörigen Produktivität der Volkswirthschaft an ausführbaren Erzeugnissen ist dieselbe lebendige Regung zu erkennen, welche den ganzen modernen Staat geschaffen hat. Dieser Staat ebenso wenig wie seine Staatswirthschaft und seine Produktivität ist natürlich gewachsen; sie sind ein Werk staatsmännischer Arbeit, Kraftanstrengung, planmäßiger Maaßregeln für die Erziehung der Nation zur Entwicklung ihrer technischen und moralischen Eigenschaften.

Die Betonung der Handelsbilanz (balance of commerce) als des Kennzeichens von dem Stande des Ausfuhrhandels — eine passive Handelsbilanz als Folge eines Ueberschusses des Einfuhrhandels über den Ausfuhrhandel; eine aktive Handelsbilanz als Folge eines Ueberschusses der Ausfuhr über die Einfuhr — ist insoweit begründet, als jene Entwicklung der Produktivität in einer Volkswirthschaft sich in der Ueberlegenheit an Gütern zeigen wird, die das eine Land den übrigen Ländern besser oder billiger zuzuführen im Stande ist als andere.

Chemikalien von 5 619 239 Dollars auf 8 423 084 Dollars, für Töpferei- und Glaswaaren von 8 006 839 Dollars auf 12 303 148 Dollars.

Die Identifizirung dieses Ueberschusses mit einer dafür einzutauschenden Einfuhr von Edelmetallen oder vollends solche Edelmetalleinfuhr als das wesentliche Ziel der Sorge für den Volkswohlstand ist nichts als der unbeholfene Ausdruck einer unreifen Doktrin, welcher bezeichnender Weise bei den großen Staatswirthen, die Adam Smith in erster Reihe für das „Merkantilsystem" verantwortlich macht (wie J. B. Colbert), sich nicht findet.

In dem Gegensatze der Wissenschaft der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zu dem Staatswesen des 17. und 18. Jahrhunderts, ist diejenige Wissenschaft, die um ein ferneres Jahrhundert von jenem Gegensatze absteht, eine unparteiische Richterin, indem sie die historische That, nicht die Unreife der Doktrin betont.

§ 361. Anders steht es dann freilich, wenn das historische Vermächtniß der Handelsbilanz heute noch vor die Wissenschaft der Gegenwart hintritt.

Es ist eine Thatsache, daß — mit oder ohne die alten Irrthümer von der Bedeutung der Edelmetallzufuhr — von der günstigen (aktiven) oder ungünstigen (passiven) Handelsbilanz auch heutzutage noch geredet wird wie vor Zeiten. In den Gegensätzen der wirthschaftlichen Parteien, in den Kämpfen der Parlamente, in den Aktenstücken selbst der Regierungen wirkt die alte Gewohnheit fort, um (wie in so manchen anderen Debatten) den einen Irrthum gegen den anderen Irrthum ins Feld zu führen.

Darum bedarf es einer Klärung des Wesens der Handelsbilanz*).

Hier ist zunächst zu scheiden zwischen den verschiedenen Objekten, welche im internationalen Güteraustausch eine Rolle spielen. Der Irrthum der älteren Ansicht von der Handelsbilanz bestand, von deren Folgerungen ganz abgesehen, schon darin, daß man neben dem Waarenaus-

*) H. v. Scheel, Die Berechnung der Handelsbilanzen. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich. 1889, S. 983 ff. Adolf Soetbeer, Bemerkungen über die Handelsbilanz in Hirth's Annalen des Deutschen Reiches. 1875, S. 731 ff. A. Becker, Die Handelsbilanz und die Statistik des auswärtigen Handels. Denkschrift für den 9. internationalen statistischen Kongreß zu Pest. 1876. Giffen, The use of Import- and Export-Statistics. Journal of the Statistical Society. 1882. January. H. v. Scheel, Art. Handelsbilanz, Handelsstatistik. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. 4. 1892. W. Lexis, Art. Handelsstatistik. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 1. Supplementband 1895. H. v. Scheel, Der auswärtige Handel des deutschen Zollgebiets im letzten Jahrzehnt. Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. XLIX (Die Handelspolitik der wichtigeren Kulturstaaten in den letzten Jahrzehnten). 1892.

tausch der Nationen kein anderes Ausgleichungsobjekt bemerkte, als die edlen Metalle. Thatsächlich, und freilich heute in viel größerem Umfange als vor 100—200 Jahren, wird die eine Volkswirthschaft der andern nicht nur durch den Empfang von Waaren verpflichtet, deren Kauf beruht auf den relativen Vortheilen zwischen dem Ausfuhr- und dem Einfuhrlande, sondern auch durch den Kapitalienmarkt, zufolge dessen dem einen Lande von dem anderen Lande Darlehen zufließen oder die Mittel zu Unternehmungen (Besitzungen) — ein Verkehr, der ebenso auf den Vorzügen des einen Landes im Kapitalreichthum beruht, wie der Waarenexport auf den Vorzügen seiner Waarenproduktion. Hiezu kommen dann noch diejenigen Leistungen, welche den Verkehr selbst bewerkstelligen, also namentlich der Waarentransport von Land zu Land auf Seeschiffen u. s. w.

Auf der anderen Seite werden die Gegenleistungen des anderen Landes nicht bloß in Waaren bestehen, auch nicht bloß in baarem Gelde, welches handelsmäßig übersendet oder durch Reisende in das Land gebracht wird. Es werden daneben die Zahlungssurrogate des Geldes — wie im Binnenverkehr einer heutigen Volkswirthschaft — große Bedeutung haben, nämlich private und öffentliche Schuldurkunden (Wechsel, börsenmäßige Werthpapiere wie Staats- und Gemeindeanleihen, Aktien, Obligationen, und von allen diesen Werthpapieren die Zinsscheine oder Dividenden). Es werden auch auf dieser Seite die Transportleistungen in Betracht kommen.

Hieraus ergiebt sich, daß durch die Waareneinfuhr und die Waarenausfuhr nur ein Theil der Gesammtverpflichtungen zweier Nationen getilgt wird, daß die ganze Summe der periodisch ausgetauschten Güter von Land zu Land aus einer Reihe noch anderer Werthobjekte besteht.

Man hat hienach zu unterscheiden zwischen internationaler Waarenverkehrsbilanz (oder Handelsbilanz im engeren Sinne) und internationaler Zahlungsbilanz als dem Ergebnisse der Gesammtabrechnung zweier Nationen (oder mehrerer Nationen) über den Stand ihrer wechselseitigen Forderungen.

Hiezu kommt, daß bei der Entwicklung des gegenwärtigen Weltverkehrs vielfach die Verpflichtungen des einen Landes gegen das andere Land durch Anweisungen auf ein drittes Land ausgeglichen werden, so daß in dem Verhältnisse jener beiden Länder sich eine Mehrausfuhr oder Mehreinfuhr herausstellen mag, die durch das Verhältniß zu dem dritten Lande sich in das Gegentheil verkehren mag. Deutschland mag England gegenüber eine Mehreinfuhr von Waaren haben, durch den

Verkehr mit den übrigen Ländern mag sich aber im Ganzen eine Mehrausfuhr Deutschlands gegenüber allen übrigen Ländern zusammengenommen herausstellen.

§ 362. Eine periodische (jährliche) Ermittlung der internationalen Zahlungsbilanz ist — wegen der sich nicht in solchen Perioden abwickelnden Kapitalverpflichtungen — schon an sich nicht möglich. Sie ist vollends unmöglich für die verfügbaren Mittel der Statistik, denen die Quellen nicht zugänglich sind, aus denen ein zutreffendes Bild von den Zahlenverhältnissen dieser Kategorie herzustellen wäre.

Die Edelmetallsendungen, die von Land zu Land gemacht werden, könnten an sich ebenso gut, wie die Waaren, periodisch aufgezeichnet werden. Indessen die Erfahrung zeigt, daß in jeder Handelsstatistik dieselben bisher sehr unvollständig erfaßt sind, wegen der Leichtigkeit, mit der die edlen Metalle, zumal das Gold, sich der Kontrolle ihres Ausgangs und Eingangs entziehen.

Was übrig bleibt, nämlich die *Statistik des Waarenverkehrs*, ist immer noch erheblich genug und giebt seinerseits hinreichende Gelegenheit, an die Ueberwindung der Schwierigkeiten der richtigen Ermittlung Sorgfalt und Kritik zu wenden.

Es ist von großer *Bedeutung* zu wissen, welche Mengen und welche Werthbeträge an *Waaren*, und wiederum an bestimmten Waarengattungen, jahraus jahrein in ein Land von außen *eingeführt* und aus diesem *ausgeführt* worden sind. Vollends in der Gegenwart, bei der wachsenden Bedeutung des internationalen Verkehrs für alle Kulturländer, ist es von Wichtigkeit durch möglichst genaue Ermittlung der Größenverhältnisse Kenntniß davon zu haben, welchen Umfang, welche Entwicklung Ausfuhr und Einfuhr von Waaren überhaupt für eine Volkswirthschaft haben, wie sich die Ausfuhr, die Einfuhr jeder einzelnen Art der Waaren gestaltet, wohin in diesem Jahre, wohin im Laufe der Jahre der Absatz gewisser Produkte geht, woher die Zufuhr anderer Arten von Waaren kommt, wie sich dieselbe im Laufe der Zeit verschiebt, welchen wechselnden Antheil daran die verschiedenen fremden Länder nehmen. Der Charakter einer heutigen Volkswirthschaft, ihr Verharren auf der Stufe des Ackerbaustaats, ihr Uebergang zum Industriestaat, ihr Rang auf dem Weltmarkte, ihr Wettbewerb mit anderen Volkswirthschaften — dieses und verwandtes ist nicht aus der Waarenverkehrsstatistik des internationalen Handels *allein* zu entnehmen, aber dennoch daraus zum großen Theile.

Eben darum ist es wünschenswerth, diesem Zwecke mit einer fortschreitenden und verbesserten Technik der Handelsstatistik zu dienen.

§ 363. Die erste Aufgabe dieser statistischen Technik ist die Ermittlung der Waarenmengen.

Eine andere Methode für die Anschreibungen der Waarenmengen ergiebt völlig andere Zahlen und eine andere Handelsbilanz — wie die Erfahrung aus der Handelsstatistik des Deutschen Reichs beweist. Vor dem deutschen Gesetz vom 20. Juli 1879, welches eine wesentlich verbesserte Methode geschaffen hat, konnte sich das Deutsche Reich — ähnlich wie Großbritannien und Italien — über eine sehr ungünstige Handelsbilanz beschweren, lediglich deshalb, weil bis dahin die Waarenausfuhr ganz unvollständig aufgezeichnet wurde.

Seit dem 1. Januar 1880 gelten folgende Vorschriften:

Alle Waaren, welche ein-, aus- oder durchgeführt werden, müssen vom Frachtführer bei den Zollstellen vermittelst eines Anmeldescheines angemeldet werden. Ausgenommen sind Güter, die nicht den Charakter von Waaren haben (Reisegepäck, gebrauchter Hausrath), dann Durchfuhren unbedeutender Art und dergleichen mehr.

Für die Bezeichnung der Waaren ist ein Waarenverzeichniß maaßgebend, welches für die Einfuhr 707, für Aus- und Durchfuhr 605 Benennungen hat. Die Angaben sind (mit einigen Ausnahmen) in Gewicht zu machen. Daneben muß Verkehrsrichtung, Herkunft, Bestimmung angegeben werden.

Als Herkunftsland soll dasjenige Land gelten, aus dessen Eigenhandel die Waare kommt; als Bestimmungsland dasjenige Land, in dessen Eigenhandel die Waare geht. Freilich wäre es wünschenswerth, mehr als dieses zu wissen, nämlich bis zum Produktionslande und bis zum Konsumtionslande vorzudringen, also beispielshalber zu erfahren, wo die Fabrikate verbraucht werden, welche der englische Kaufmann dem deutschen Producenten abkauft (ob in England, oder in den Kolonien Englands, oder wo sonst), zu erfahren, wo das Korn producirt ist, das vom englischen Handel nach Deutschland gebracht wird. Jedoch dieses läßt sich nicht durchführen und man muß darauf verzichten.

*) „Gesetz betreffend die Statistik des Waarenverkehrs des deutschen Zollgebietes mit dem Auslande." Hierüber vgl. H. v. Scheel, Die deutsche Handelsstatistik. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich. 1882, 23 ff. Neue Ausführungsbestimmungen zu dem Gesetze hat der Bundesrath (1888) erlassen und seit 1. Januar 1889 in Kraft treten lassen.

Zur Sicherung der Anmeldungen und als Ersatz für die Kosten der Waarenverkehrsstatistik wird eine kleine statistische Gebühr (droit de statistique) erhoben von denjenigen Waaren, deren Aufzeichnung nicht durch ihre Zollpflichtigkeit von selber vorgesehen ist.

Die Zollstellen füllen auf Grund der empfangenen Anmeldungen Formulare aus, deren es sechs giebt: 1. zur unmittelbaren Einfuhr in den freien Verkehr, 2. zur Einfuhr in den freien Verkehr von Zollniederlagen, 3. zur Einfuhr auf Niederlagen, 4. zur Ausfuhr aus dem freien Verkehr, 5. zur Ausfuhr von Niederlagen, 6. zur unmittelbaren Durchfuhr durch das Zollgebiet.

§ 364. Der weitere Schritt der amtlichen Handelsstatistik ist die Ermittlung der Waarenwerthe.

Hiefür giebt es zwei Mittel: Die Deklarationen des Werthes und die Schätzungen.

Werthdeklarationen von den Versendern (Empfängern) der Waaren zu fordern, wie es in England, theilweise auch in Frankreich geschieht, früher in Hamburg und Bremen geschah, — hat man bei der Neuordnung der deutschen Handelsstatistik nicht für rathsam gehalten, theils um den Handelsstand nicht zu belästigen, theils aus Bedenken gegen die Richtigkeit des dadurch erlangten Werthes.

Die Schätzung, welche hienach als der andere mögliche Weg gewählt worden ist, beruht auf folgenden Grundsätzen:

1. Bei der Einfuhr wird auf die Qualitäten der betreffenden Waaren Rücksicht genommen und deren Großhandelspreise an den Hauptbezugsorten werden festgestellt. Dazu werden die Transportkosten, die bis zum Uebergange auf inländische Transportmittel entstehen, gefügt; bei dem Seeverkehr wird die Frage zu beantworten sein, inwieweit auf einheimischen oder auf fremden Fahrzeugen die Einfuhr bewirkt wird;

2. bei der Ausfuhr ist der Großhandelspreis der hauptsächlichen inländischen Märkte zuzüglich der Transportkosten bis zur Grenze zu Grunde zu legen.

Die Ausführung der Schätzungen wird besonderen Kommissionen von Sachverständigen anvertraut, die aus hervorragenden Kaufleuten und Industriellen, nebst Beamten der handelsstatistischen Behörden bestehen. So geschieht es in Oesterreich, Italien, Frankreich, Deutschland. In den drei ersteren Staaten sind es ständige Kommissionen, in Deutschland wird die Kommission jährlich neu gebildet, was nicht ausschließt, daß

auch hier dieselben Mitglieder jährlich wieder erscheinen, aber mit der Freiheit, im Einzelnen auszuscheiden und zu ergänzen.

Im Gegensatze zu der Methode der Schätzungen besteht in Großbritannien und den Vereinigten Staaten die Methode der Deklarationen.

In Großbritannien ist dieselbe folgendermaaßen eingerichtet.

Bei der Einfuhr soll durch die Waarenführer (Schiffer) der beim Eintritt erreichte Werth der Waaren, Einkaufspreis am Einkaufsort zuzüglich Fracht u. s. w., angegeben werden (der Werth an der Landesgrenze, „Grenzwerth" im Sinne der Handelsstatistik). Ein bedenkliches Verfahren. Der Waarenführer bringt die Deklaration mit, welche der im Auslande lebende Versender der Waaren gemacht hat. Diesen kann man zu richtigen Werthangaben überhaupt nicht nöthigen; der inländische Empfänger der Waaren wiederum ist nicht zur Hand. Der Waarenführer selber vermag regelmäßig den Werth gar nicht zu beurtheilen. Die Werthdeklarationen bei der Einfuhr werden daher von Sachverständigen als recht mangelhaft angesehen.

Mehr Vertrauen bringt man den Deklarationen entgegen, die bei der Ausfuhr gemacht werden, vorausgesetzt, daß sie vom Versender gemacht werden, der seine Waaren kennt — wie es in Großbritannien geschieht. Jedoch eben in Großbritannien beschränkt sich die Deklaration auf den Werth am Orte der Versendung, ohne Rücksicht auf die Frachtkosten, die bis zur Grenze entstehen. Einer der Gründe, weshalb die Werthgrößen der englischen Ausfuhr zu niedrig sind.

§ 365. Ist es, wie wir gesehen haben, mit unüberwindlichen Schwierigkeiten verknüpft, wenn man die Statistik des internationalen Waarenverkehrs dahin verschärfen will, daß sie an jeder ausgehenden Waare feststellt, in welchem Lande sie ihre Konsumenten findet, und ebenso von jeder eingehenden Waare, in welchem Lande sie producirt worden ist — so bleibt bei Feststellung der Einfuhr und Ausfuhr, welche auf jene weitergehenden Fragen verzichten muß, immer noch ein wichtiger Unterschied zu machen. Nämlich der, ob die eingeführten Waaren in dem eigenen Lande verbleiben, ob die ausgeführten Waaren aus dem eigenen Lande kommen, oder ob sie nur durchgangsweise („Durchfuhr" im Gegensatze zur „Einfuhr" und „Ausfuhr") das eigene Land berühren.

Eine scharfe Sonderung der Durchfuhrwaaren von den übrigen wird regelmäßig nur insoweit möglich sein, als die Interessenten durch

die Zollpflicht dazu veranlaßt werden, die Bestimmung der eingeführten Waaren für die Wiederausfuhr hervorzukehren.

Man bezeichnet in der heute üblichen Handelsstatistik die Summen der Ein- und Ausfuhr eines Landes, ohne Rücksicht auf jene Unterscheidung, mit dem Namen „Generalhandel". Für diesen wird regelmäßig eine Werthberechnung unterlassen, weil sie thatsächlich unerheblich ist.

Im Gegensatze dazu nennt man die Summe der Einfuhr und Ausfuhr, nach Abzug der Durchfuhr, Specialhandel. Zu diesem pflegt man auch denjenigen Verkehr nicht zu rechnen, welcher einigermaaßen in der Mitte steht zwischen der bloßen Durchfuhr und dem eigentlichen Specialhandel — nämlich den Veredlungsverkehr (admission temporaire). Hier findet eine Einfuhr behufs Wiederausfuhr statt, aber mit der Modifikation, zuvor in dem Inlande eine Zuthat zu der Beschaffenheit oder Gestalt der Waaren hinzuzufügen. Wenn etwa ungefärbte Stoffe behufs Färbung eingeführt werden, um dann wieder ausgeführt zu werden (oder umgekehrt). Hier ist das Interesse der Handelsstatistik beschränkt auf die Wertherhöhung im eigenen Lande, welche durch den industriellen Proceß der Veredlung an dem ausländischen Stoffe vorgenommen wird.

Eine fernere Unterscheidung entspringt der Ungewißheit, die oft im Augenblicke der Einfuhr herrscht über die Bestimmung der Waare, ob sie dem einheimischen Verbrauche zugeführt werden soll, oder wieder ausgeführt werde. Dieser Situation dient die zollfreie Niederlage, welche unter der entsprechenden Zollkontrolle gehalten wird. In der Niederlage wird derartige Waare niedergelegt, um erst je nach getroffener Entscheidung des einführenden Kaufmanns u. s. w. bei Eingang in den einheimischen Verbrauch den Zoll zu entrichten, oder aber wieder ausgeführt zu werden. Nur die Waaren, welche in den Verbrauch des Inlandes übergehen, sind dem Specialhandel zuzurechnen, während die wieder ausgeführten Waaren zum Durchfuhrhandel gehören.

§ 366. Wir suchen nach diesen statistisch-technischen Bemerkungen einen Ueberblick über die wirkliche Handelsstatistik zu gewinnen, für deren Zahlen uns zugleich die vorausgeschickten Worte einen Maaßstab ihrer Verläßlichkeit gewähren.

Deutsches Reich*).

Specialhandel (einschließlich Edelmetalle).

	Millionen Mark. Einfuhr	Ausfuhr
1889	4087	3256
1890	4273	3409
1891	4403	3340
1892	4227	3150
1893	4134	3245
1894	4285	3051
1895	4246	3424
1896	4558	3754

Diese Gesammtsummen setzten sich, wenn wir die drei Kategorien: Rohstoffe für Industriezwecke, Fabrikate, Nahrungsmittel, unterscheiden, folgendermaaßen zusammen:

Rohstoffe für Industriezwecke.

	Einfuhr	Ausfuhr
1889	1767	665
1890	1767	708
1891	1733	687
1892	1658	635
1893	1744	668
1894	1666	668
1895	1805	722
1896	1886	773

	Fabrikate		hievon Textilfabrikate	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
1889	993	2099	454	914
1890	981	2147	410	909
1891	904	2049	370	812
1892	856	1950	361	781
1893	901	1998	401	778
1894	835	1879	343	669
1895	925	2179	404	793
1896	939	2301	391	802

*) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. Herausgegeben vom Kaiserl. Statistischen Amt. 18. Jahrgang. 1897.

Nahrungsmittel (Genußmittel, Vieh).

	Einfuhr	Ausfuhr
1889	1229	401
1890	1397	470
1891	1513	439
1892	1504	370
1893	1317	426
1894	1437	414
1895	1390	416
1896	1482	451

Der am meisten hervortretende Zug in diesen Zahlenreihen ist das Uebergewicht der Rohstoffe bei der Einfuhr, sei es derjenigen für die Verwandlung in industrielle Erzeugnisse, sei es für unmittelbaren Konsum der einheimischen Bevölkerung. Neben 3368 Millionen Mark (im Jahre 1896) für diese beiden Kategorien wurden nur für 939 Millionen Mark Fabrikate gleichzeitig eingeführt.

Das Entsprechende wird durch die Ausfuhrzahlen bestätigt. An der Ausfuhr nehmen die Rohstoffe beiderlei Art nur mit 1224 Millionen Mark (1896) theil, gegen 2301 Millionen Mark an Fabrikaten. Die Differenz der Ausfuhrzahlen gegen die Einfuhrzahlen wird theils aus den Lücken der Ausfuhrstatistik entspringen, theils aus den andersartigen Formen der internationalen Zahlung neben den Waarensendungen, welche das Deutsche Reich an das Ausland macht.

Die Hauptarten der Fabrikate, welche den Ausfuhrhandel beschäftigen, waren die Textilwaaren (Mehrausfuhr im Jahre 1896 über die Einfuhr 411 Millionen Mark), dann die Fabrikate der chemischen Industrie (Mehrausfuhr 1896: 209 Millionen), die Fabrikate der Metallindustrie (Mehrausfuhr 1896: 330 Millionen).

Soweit die Ausfuhrziffern zuverlässig sind und zumal die Schwankungen von Jahr zu Jahr nicht auf die verschiedene Genauigkeit der Ermittlung und Schätzung zurückzuführen sind, zeigen die Zahlen von 1889—1896 zugleich für die Metallindustrie eine stärkere Zunahme (Mehrausfuhr 1889: 236 Millionen).

Bei der Einfuhr hat Getreide einen erheblichen Antheil. Roggen im Durchschnitt der Jahre 1889—1896 eine Einfuhr im Werthe von 85 Millionen Mark (neben kaum $1\frac{1}{2}$ Millionen jährlicher Ausfuhr). Weizen im selben Durchschnitt eine Einfuhr von 136 Millionen Mark (neben 3 Millionen Mark Ausfuhr).

§ 367. Die folgenden Angaben sollen ein Bild geben von den hauptsächlichen Beziehungen des Welthandels, in welchen sich das Deutsche Reich gegenwärtig befindet.

Einfuhrwerth im Jahre 1895 aus folgenden Ländern in Millionen Mark:

Großbritannien	578
Rußland	569
Oesterreich-Ungarn	525
Vereinigte Staaten	512
Frankreich	230
Belgien	179
Niederlande	164
Britisch-Ostindien	162
Italien	146
Schweiz	144
Argentinien	118
Brasilien	114
Britisch-Australien	114
Chile	82
Dänemark	73
Niederländisch Ostindien	69
Schweden	63
Centralamerikanische Republiken	39
Rumänien	36
Westafrika	34
„ Deutsch	3
Ostafrika	5
Spanien	29
China	27
Türkei	22
Norwegen	15
Japan	8

Diese Zahlen zeigen, daß die Einfuhr des Deutschen Reiches aus den vier Reichen Großbritannien, Rußland, Oesterreich-Ungarn, Vereinigten Staaten allein 2184 Millionen Mark beträgt, während der Gesammtbetrag der Einfuhr (für 1895) 4246 Millionen Mark ist.

Ausfuhrwerth im Jahre 1895 nach folgenden Ländern in Millionen Mark:

Großbritannien	678
Oesterreich-Ungarn	436
Vereinigte Staaten	369
Niederlande	245
Rußland	221
Schweiz	219
Frankreich	203
Belgien	159
Dänemark	100
Italien	83
Schweden	77
Brasilien	75
Britisch-Ostindien	45
Chile	45
Norwegen	42
Türkei	39
Argentinien	37
China	35
Rumänien	34
Spanien	31
Japan	26
Britisch-Australien	23
Britisch-Nordamerika	16
Mexiko	16
Portugal	13
Westafrika	7
„ Deutsch	3
Ostafrika	3
„ Deutsch	2

Wenn man diese Zahlen von den Ausfuhrwerthen des Deutschen Reiches nach den einzelnen Staaten vergleicht, so fällt die Bedeutung der Ausfuhr nach Großbritannien auf, welche die Einfuhr von Großbritannien um 100 Millionen Mark übertrifft. Umgekehrt beträgt die Ausfuhr nach Rußland um 348 Millionen weniger als die Einfuhr von Rußland, die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten 143 Millionen weniger als die Einfuhr von dort.

Gerade die starken Differenzen auf der einen und auf der anderen Seite deuten darauf hin, daß zur Erklärung die Ungenauigkeit der Ausfuhrstatistik nicht wohl dienen kann, vielmehr der Charakter der Handelsbeziehungen selber, welche zwischen Großbritannien und dem Deutschen Reiche andersartige sind als die zwischen Rußland und den Vereinigten Staaten.

Einmal nämlich ist Großbritannien als das kapitalreichste auch dasjenige Land, welches am meisten Zahlungen in anderen Formen leistet als in der Form von Waarensendungen. Seine Masse von Kapitaldarlehen und darauf beruhenden Zinsforderungen, seine centrale Stellung als Weltzahlungsinstitut behufs Ausgleichung internationaler Forderungen überhaupt begründen auf seiner Seite einen Ueberschuß an Waareneinfuhr, der nicht durch Waarenausfuhr gedeckt wird. Dazu kommt die Bedeutung Englands als Zwischenhand des großen Waarenverkehrs, gestützt auf seine Kauffahrteiflotte, auf die weltumspannden Handelsbeziehungen, auf seine Kolonien. Hiedurch wird England der Zwischenempfänger von Waaren, die nicht für England bestimmt sind, an denen nur der englische Welthandel seinen Gewinn macht*).

Bei Rußland und den Vereinigten Staaten sind es zum Theil die entgegengesetzten Gründe, welche das entgegengesetzte Verhältniß der Handelsbeziehungen zwischen ihnen und dem Deutschen Reiche erklaren. Jedoch es bleibt ein Rest übrig, welcher wohl auf den Charakter ihrer Handelspolitik zu setzen ist, auf die Schwierigkeiten, welche der Zolltarif beider Reiche der Einfuhr bereitet, während ihre Rohstoffe von der deutschen Volkswirthschaft wie von anderen höher entwickelten Volkswirthschaften begehrt werden. So bezog das Deutsche Reich an roher Baumwolle (1896) aus den Vereinigten Staaten für 160 Millionen Mark, allein nahezu ein Drittel des Betrages der Einfuhr. Von Rußland bezog das Deutsche Reich (1896) allein an Getreide für 246 Millionen Mark (Weizen 98 Millionen, Roggen 63 Millionen, Gerste 42 Millionen, Hafer 38 Millionen, Mais 4 Millionen, Buchweizen 1 Million Mark)**).

---

*) Die englische Statistik giebt als Gesammtsumme derartigen Waarenverkehrs von England 11 Millionen £ für 1895 an, darunter für Deutschland 632 000 £ (1881: 1 964 000 £; 1890: 907 735 £). Frankreich betheiligt sich an dieser Summe mit 4 344 000 £, und ziemlich konstant (1881: 4 639 000 £).

**) Im ersten Halbjahr der letzten 4 Jahre betrug die deutsche Einfuhr in Tonnen (= 1000 kg):

Denselben Charakterzug hat, wenn auch nicht in ebenso starkem Abstande, der Waarenverkehr des Deutschen Reichs mit Oesterreich-Ungarn. Und aus verwandten Ursachen.

§ 368. Dem Ueberblick über die wesentlichen Züge der Handelsstatistik des Deutschen Reiches reihen wir einen ähnlichen Ueberblick über Großbritannien*) an.

Waarenverkehr (ausschließlich Edelmetalle) in Millionen Pfund Sterling = 20,40 Mark.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	davon britische Erzeugnisse
1881 . . .	397	297	234
1885 . . .	371	271	213
1889 . . .	428	316	249
1890 . . .	421	328	264
1891 . . .	435	309	247
1892 . . .	424	292	227
1893 . . .	405	277	218
1894 . . .	408	274	216
1895 . . .	417	286	226

Die Hauptartikel der Einfuhr waren 1895 die folgenden:

Fleischvieh	8 965 584	£
Speck und Schinken . .	10 823 997	„
Ochsenfleisch	4 562 059	„
Fleischkonserven . . .	2 530 656	„
Hammelfleisch	4 595 678	„
Schweinefleisch	934 775	„
Fett	2 941 941	„
Geflügel	920 754	„
	36 275 444	£

	Weizen aus				
	Rußland	Oesterreich	Argentinien	V. Staaten	Rumänien
1894	57 974	7 785	112 535	126 098	77 855
1895	304 582	10 866	127 512	90 591	36 271
1896	404 247	9 121	77 977	107 806	129 402
1897	313 139	11 348	20 253	78 927	89 128

*) Statistical Abstract for the United Kingdom in each of the last fifteen years from 1881—1895. Forty-third Number. 1896, p. 51 ff.

Eier	4 063 446	£
Butter	14 245 230	„
Margarine	2 557 170	„
Käse	4 675 130	„
Kondensirte Milch	1 083 559	„
	26 564 535	£
Korn	49 723 293	£
Kartoffeln	1 169 922	„
Reis	1 982 406	„
Zucker	18 522 889	„
	71 398 510	£

Der Summe dieser eingeführten Nahrungsmittel von 134 238 489 £ steht eine Ausfuhr von nur etwa 3 Millionen derselben gegenüber. Schon diese drei Kategorien also bilden nahezu ein Drittel der englischen Einfuhr. Hiezu treten

Thee	10 242 999	£
Tabak	3 353 916	„
Wein	5 448 088	„
Spirituosen	1 962 407	„
Gewürze	850 639	„
[Petroleum	3 368 904	„]
Hopfen	644 505	„
Früchte	8 489 955	„
Fische	2 978 471	„
Kaffee	3 777 423	„
Kakao	1 256 190	„
	42 413 497	£

denen ebenfalls nur eine geringe Ausfuhr (etwa 5 Millionen £) gegenübersteht.

Wenn hienach Nahrungs- und Genußmittel einen Betrag von rund 168 Millionen £ ergeben, so wird die zweite Kategorie gebildet von den Rohstoffen der Industrie:

Baumwolle	30 429 428	£
Schafwolle	27 115 257	„
Holz	16 374 271	„
Leder	8 050 471	„
Häute	2 804 126	„

Flachs, Hanf, Jute . .	9872462 £
Kautschuk	3760178 „
	98406193 £

Diese Hauptposten, bei welchen die zahlreichen kleinen Artikel der betreffenden Kategorien fortgelassen sind, ergeben zusammen 266 Millionen oder etwa zwei Drittel der ganzen Einfuhr.

In dem übrigen Drittel steckt ein einziger namhafter Artikel der Industrie, das ist: Seidenwaaren 15237298 £, während nur für 1435061 £ Seidenwaaren ausgeführt worden sind. Und zwar ist dieser Einfuhrartikel im Zunehmen gewesen (1881: 11727397 £ und ähnlich so weiter bis 1893; seit 1894 eine Steigerung). Die Ausfuhr dagegen hat abgenommen. Sie betrug 1881: 2564730 £, hielt sich mit einigen Schwankungen ungefähr auf dieser Höhe bis 1889, und ist seitdem gefallen.

§ 369. Ein Blick auf die Artikel der Ausfuhr Großbritanniens ergänzt den eben gewonnenen Eindruck von dem Charakter seiner Handelspolitik und seiner Volkswirthschaft.

Die Hauptgegenstände der Ausfuhr Großbritanniens und Irlands waren:

	1881		1895	
Baumwollgarn . . .	13165053	£	9291195	£
Baumwollgewebe . . .	65924478	„	54455268	„
Leinen- und Jutegarn .	1302172	„	1321780	„
Leinen- und Jutegewebe	8209274	„	7519937	„
Wollengarn	3225696	„	5372313	„
Wollengewebe	18128756	„	19737944	„
	109951429	£	97699437	£
Eisen und Stahl . .	27590908	£	19680923	£
Maschinen	9960210	„	14236735	„
	37551118	£	33917658	£

Hienach sind es allein die beiden Gruppen der Großindustrie, die Gewebeindustrie und die große Metallindustrie, welche rund drei Fünftel der Gesammtausfuhr britischer (und irländischer) Erzeugnisse darstellen.

Alle die übrigen Artikel sind mit wenigen Ausnahmen gleichfalls Erzeugnisse der Industrie (Chemikalien, Kautschuk, Leder, kleine Metall-

waaren u. s. w.). Nur ein einziger Gegenstand der Ausfuhr gehört in das Gebiet der Rohstoffe und ist gleichwohl von erheblicher Bedeutung. Es sind die Kohlen. Von diesen ist 1881 für 9351643 £ und 1895 für 17007534 £ ausgeführt worden.

Eine düstere Ansicht vom Industriestaate wird in der Abnahme des Ausfuhrwerthes — immer die Richtigkeit oder die Konstanz der Irrthümer in dessen Ermittlung vorausgesetzt — des Ausfuhrwerthes von Baumwollfabrikaten (1881—1895 Abnahme von 79 Millionen £ auf kaum 64 Millionen) bei gleichzeitiger Zunahme der Ausfuhr an denjenigen Gütern, welche den anderen Ländern die Waffen der Konkurrenz gegen den Industriestaat liefern — Kohlen und Maschinen (19 Millionen £ auf 31 Millionen £) — die Anzeichen des Verhängnisses erkennen, welches den klassischen Industriestaat seinem Ende entgegenführt.

Indessen die Abnahme des Ausfuhrwerthes der Baumwollfabrikate erklärt sich aus dem Preisrückgange derselben. Baumwollgarn ist per Pfund von 1,16 Schilling auf 1,02 Schilling (1881—1895) gefallen, Baumwollgewebe von 5,49 Pence per Yard auf 4,23 Pence (Wollenstoffe von 22,89 Pence per Yard auf 17,24). In der That haben sich die Baumwollgewebe, die 1881—1895 aus England exportirt worden sind, von 4777 Millionen Yards auf 5032 Millionen Yards gehoben, Baumwollgarn ist gleichzeitig von 255 Millionen Pfund gefallen auf 252 Millionen (1892—1894 auf durchschnittlich 225 Millionen). In derselben Frist ist Gußstahl von 6,04 £ per Ton auf 4,59 £ gefallen, Stahlwaaren von 55,84 £ auf 26,59 £*).

Ein gewisser Stillstand der Ausfuhr wird allerdings für die letzten zwei Jahrzehnte, sofern die Ermittlungen von Quantitäten und Werthen als verläßlich oder in sich selber unveränderlich angesehen werden dürfen, nicht zu bestreiten sein.

§ 370. Hieran schließen wir einen Blick auf die Handelsbeziehungen des Deutschen Reichs zu Großbritannien.

Zunächst tritt uns die bemerkenswerthe Thatsache entgegen, daß in der Summe der in englische Schiffe umgeladenen fremden Waaren**) ein Stillstand eingetreten ist, sofern derselbe die Häfen des Vereinigten Königreichs berührt hat. Von 12½ Millionen £ ist seine Summe auf durchschnittlich 10 Millionen £ (1881—1895) herabgegangen.

*) Hiefür sind die Deklarationen bei der Ausfuhr zu Grunde gelegt. Vgl. Statistical Abstract for the United Kingdom. 1896, p. 158—163.

**) „Foreign merchandise transhipped at Ports in the United Kingdom."

Die einzelnen Länder haben an dieser Entwicklung einen sehr verschiedenen Antheil. Während nämlich die Wiederausfuhr ausländischer Waaren nach Frankreich sich in den 15 Jahren durchweg auf etwa 4½ Millionen £ jährlich behauptet hat, ist der Betrag für Deutschland herabgegangen von etwa 2 Millionen £ auf ⅔ Millionen £. Der Zwischenhandel nach den Vereinigten Staaten dagegen hat zugenommen, von ½ Million auf 1 Million £.

Die Wiederausfuhr fremder und kolonialer Erzeugnisse aus England ist sich etwa gleichgeblieben (1881 : 63 Millionen £ gegen 60 Millionen £ im Jahr 1895). Die Wiederausfuhr nach Deutschland, welche den fünften Theil des Ganzen ausmacht, ist ähnlich verlaufen (1881 bis 1883 durchschnittlich 12⅓ Millionen £ gegen 1893—1895 durchschnittlich 11⅓ Millionen £).

Die Ausfuhr großbritannischer Erzeugnisse nach Deutschland 1881—1883 durchschnittlich 18 Millionen £ gegen 1893—1895 durchschnittlich 18⅔ Millionen £.

Die Gesammtsumme dieser Ausfuhr war in den entsprechenden 3jährigen Durchschnitten von 239 zu 220 Millionen £ herabgegangen.

Die Gesammteinfuhr Großbritanniens war

1881—1883	1893—1895
316 Millionen £	316 Millionen £

davon kam aus dem Deutschen Reich:

25⅔ Millionen £	26⅔ Millionen £

Diese Einfuhr setzte sich (nach den Ausfuhrlisten des Deutschen Reiches vom Jahre 1896) folgendermaaßen zusammen:

Zucker	128,4	Millionen	Mark
Korsets	43,4	„	„
Wollengewebe	36,5	„	„
Seidenwaaren	34	„	„
Baumwollgewebe	12,1	„	„
Strumpfwaaren	7,3	„	„
Posamentirwaaren	8,9	„	„
Stickereien und Spitzen	3,7	„	„
Bürsten	10,2	„	„
Baumwollgarn, Vigognegarn, Wollgarn	11,4	„	„
Glas	5,7	„	„

Holzwaaren	11,3	Millionen	Mark
Lederwaaren	21,6	„	„
Kautschukwaaren	6,6	„	„
Klaviere	9,2	„	„
Maschinen	3,6	„	„
Papier	24,2	„	„
Porzellan	9,1	„	„
Spielzeug	16,1	„	„
Gold- u. Silberwaaren	7,3	„	„
Farbendruckbilder	17,6	„	„
Drahtstifte, Eisendraht, Eisenräder u. dgl.	20,5	„	„
Bücher	3	„	„
Uhren	3	„	„
	460,7	Millionen	Mark
	= 22,5	„	£.

Hier haben wir nahezu die ganze Masse der Ausfuhr in den industriellen Erzeugnissen.

Daneben stehen nur geringe Beträge deutscher Ausfuhrerzeugnisse der Urproduktion. Solche sind

Hopfen	3,5	Millionen	Mark
Wein	5,3	„	„
Butter	11,3	„	„
Getreide	5,2	„	„
	25,3	Millionen	Mark.

Eine Reihe ganz geringfügiger Artikel ist bei beiden Kategorien nicht erwähnt.

§ 371. Wir betrachten endlich die Handelsstatistik der Vereinigten Staaten von Amerika*).

Die Gesammtsumme der Ausfuhr an einheimischen Erzeugnissen betrug in Dollars (Dollar à Mark 4,25):

*) Statistical Abstract of the United States. 1896. Nineteenth Number. Prepared by the Bureau of Statistics under the Direction of the Secretary of the Treasury. Washington. Government Printing Office. 1897.

Jahr*)	Dollars	hievon Produkte der Urproduktion	hievon Produkte der Industrie
1860	316 Millionen . .	87,24 Procent	12,76 Procent
1880	824 „ . .	87,52 „	12,48 „
1890	845 „ . .	82,13 „	17,87 „
1892	1,016 „ . .	84,39 „	15,61 „
1896	863 „ . .	73,52 „	26,48 „

Die Gesammtsumme der Einfuhr für den Bedarf der Vereinigten Staaten betrug

		per Kopf der Bevölkerung
1870	426 Millionen	11,06 Procent
1880	628 „	12,51 „
1890	774 „	12,35 „
1892	814 „	12,44 „
1896	760 „	10,66 „**)

Unter den Gegenständen der Ausfuhr sind hervorzuheben

1. die Brotstoffe

1887	166	Millionen Dollars
1892	299	„ „
1893	200	„ „
1894	167	„ „
1895	115	„ „
1896	141	„ „

2. die Baumwolle (roh)

1887	206	Millionen Dollars
1892	258	„ „
1893	189	„ „
1894	211	„ „
1895	205	„ „
1896	190	„ „

3. Produkte der Viehwirthschaft:

		Lebendes Vieh
1887	93 Millionen Dollars . . .	11 Millionen
1892	140 „ „	36 „
1893	138 „ „	28 „

*) Das Rechnungsjahr endet mit dem 30. Juni.

**) 1. Juni 1870 betrug die Bevölkerung der Vereinigten Staaten 38 558 371,
1. „ 1896 „ „ „ „ „ „ 71 263 000.

			Lebendes Vieh
1894	145 Millionen Dollars . . .	36	Millionen
1895	134 „ „	36	„
1896	132 „ „	42	„
	(hievon	35	„ Rindvieh).

4. Tabak

1887	29	Millionen
1892	25	„
1893	27	„
1894	28	„
1895	30	„
1896	29	„

5. Holz

1887	20	Millionen
1892	26	„
1893	27	„
1894	28	„
1895	27	„
1896	32	„

6. Mineralöl

1887	47	Millionen
1892	45	„
1893	42	„
1894	41	„
1895	37	„
1896	62	„

Diese 6 Artikel bilden im Jahre 1896 allein die Summe von 610 Millionen Dollars oder 70,07 Procent der ganzen Ausfuhr, während die Ausfuhr an Erzeugnissen der Urproduktion im Jahre 1896 überhaupt 73,52 Procent betrug. (Rohleder 18 Millionen, Früchte 6 Millionen.)

Die Ausfuhr *industrieller* Erzeugnisse (von denen nur geringe Bestandtheile in den oben gegebenen Artikeln enthalten sind, so bei Holz und Tabak für Fabrikate), welche im Laufe der achtziger Jahre mäßig, im Jahre 1896 auffallend zugenommen hat, setzt sich namentlich aus folgenden Gegenständen zusammen:

1. Eisen, Stahl, Werkzeuge, Maschinen, landwirthschaftliche Geräthe, Kupferbarren und Kupferwaaren

1887	. . . . .	20 Millionen Dollars
1896	. . . . .	65 „ „

2. Baumwollfabrikate

1887	. . . . .	15 Millionen Dollars
1896	. . . . .	17 „ „

Daneben Holzwaaren (besonders Zimmermöbel) 6,5 Millionen, Papier 3 Millionen; musikalische Instrumente 1 Million, Lederwaaren (besonders Schuhe und Stiefel) 2,5 Millionen, Eisenbahnwagen 3 Millionen, Bücher und Druckwerke 2,5 Millionen. Dies wird zusammen etwa 100 Millionen ergeben, von der Gesammtausfuhr des Jahres 1896 etwa 11,5 Procent. Der auffallende Sprung des Procentsatzes der Ausfuhr industrieller Erzeugnisse von 1895 auf 1896 ist hiemit allerdings nicht erklärt, scheint mir auch nur durch eine etwas patriotische Fassung des Begriffes der industriellen Produkte (domestic manufactures) in der Statistik von Washington erklärlich.

§ 372. Die Einfuhr der Vereinigten Staaten zerfällt, wenn wir uns der Gruppen bedienen, welche die amtliche Statistik derselben eingerichtet hat, in folgende Abtheilungen:

1. Nahrungsmittel

		Procent der Gesammteinfuhr
1881	216 Millionen Dollars . .	33,25
1896	229 „ „ . .	30,13

2. Rohstoffe für die Industrie

1881	149 Millionen Dollars . .	22,98
1896	202 „ „ . .	26,57

3. Halbfabrikate und Ganzfabrikate für Zwecke der Industrie

1881	68 Millionen Dollars . .	10,46
1896	79 „ „ . .	10,46

4. Fabrikate für den unmittelbaren Konsum

1881	144 Millionen Dollars . .	22,17
1896	160 „ „ . .	21,09

5. Luxusartikel

1881	72 Millionen Dollars . .	11,14
1896	89 „ „ . .	11,75

Während sich die Gesammtsumme der Einfuhr 1881—1896 gehoben hat von 651 Millionen auf 760 Millionen, hat sich in den Antheilen der 5 Gruppen wenig verschoben, außer daß die Gruppe der Nahrungsmittel (scheinbar) um 3 Procent abgenommen hat, die Gruppe der Rohstoffe für die Industrie um 3,5 Procent zugenommen hat. Indessen bei den Nahrungsmitteln ist der Durchschnitt der 5 Jahre 1892—1896: 34,60, der Durchschnitt der 5 Jahre 1881—1885: 32,60. Bei den industriellen Rohstoffen scheint wirklich eine konstante Zunahme stattgefunden zu haben. Denn 1881—1885 war der Durchschnitt 21,71 Procent, 1892—1896: 24,45 Procent.

Die Eingangszölle sind in der Frist derselben 16 Jahre, wenn man die Zolleinnahmen auf die eingegangenen zollpflichtigen Waaren für jedes Jahr zu einer Summe berechnet, mit einigen Schwankungen ungefähr in gleicher Höhe geblieben:

1881	43,20	Procent	des Werthes
1890	44,41	„	„ „
1894	50,06	„	„ „
1896	40,18	„	„ „

Eher ist eine Entwicklung der Zollhöhe in den einzelnen Gruppen zu beobachten und zwar für die erste Gruppe (Nahrungsmittel) eine Ermäßigung von 46,63 Procent auf 35,32 Procent, für die zweite Gruppe (industrielle Rohstoffe) von 30,09 auf 21,55 Procent; für die fünfte Gruppe (Luxusartikel) eine Steigerung von 51,22 Procent auf 55,50 Procent. Bei der dritten Gruppe ist der Zollsatz von rund 30 Procent ungefähr der konstante. Bei der vierten Gruppe (fremde Fabrikate für den unmittelbaren Konsum) hält sich der Satz 1881—1890 um 47—50 Procent, steigt 1891—1894 auf 59 Procent, fällt 1895/96 auf 40,33.

Fassen wir dieses kurze Bild der Handelspolitik der Vereinigten Staaten in seinem Gesammteindruck zusammen, so haben wir hier — im deutlichen Gegensatze zu Großbritannien und dem Deutschen Reich — die Charakterzüge einer überwiegend noch der Urproduktion zugewendeten Volkswirthschaft, welche auf die Bahn der industriellen Produktion überzugehen bemüht ist und dieses in gewissem Umfange durch die Zahlen ihrer Handelspolitik beweist. Ein mäßiger Theil des Exports hat bereits industriellen Charakter, aber das Uebergewicht liegt weitaus noch bei den Erzeugnissen der Urproduktion.

Zweites Buch.

Das Bankwesen.

Erstes Kapitel.

Die Entwicklung der Banken.

Literatur. E. Revillout, Les obligations en droit Egyptien comparé aux autres droits de l'antiquité. Paris 1886. Marquardt, Römische Staatsverwaltung. Bd. II (2. Aufl. 1884). U. Wilcken, in: Abhandlungen der königlichen Akademie der Wissenschaften zu Berlin. 1886. Philosophisch-historische Abhandlungen, Abtheilung I. M. Voigt, in: Abhandlungen der philologisch-historischen Klasse der königl. sächsischen Gesellschaft der Wissenschaften. Bd. X Nr. VII (1887). Johannes Merkel, Art. Banken im Alterthum. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. II. 1891. L. Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. Dritte, völlig umgearbeitete Auflage. Erster Band. Geschichtlich-literarische Einleitung und die Grundlehren. Erste Abtheilung: Universalgeschichte des Handelsrechts. Erste Lieferung. Stuttgart 1891. R. Pöhlmann, Die Wirthschaftspolitik der Florentiner Renaissance und das Princip der Verkehrsfreiheit. Leipzig 1878. G. Lastig, Entwicklungswege und Quellen des Handelsrechts. 1877. Biener, Wechselrechtliche Abhandlungen. 1859. Wilhelm Endemann, Studien in der romanisch-kanonistischen Wirthschafts- und Rechtslehre bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts. Berlin 1874. Vito Cusumano, Storia dei Banchi della Sicilia. Roma 1887. Elia Lattes, La libertà delle banche a Venezia, dal secolo XIII al XIV. Milano 1869. Ajello, Filangieri. 1882. E. Lattes, Gli antichi banchi di Venezia (Nuova Antologia. 1871). Pietro Rota, Storia delle Banche. 1874. Alessandro Lattes, Il diritto commerciale nella legislazione statutaria delle città Italiane. 1884. Erwin Nasse, Das venetianische Bankwesen im 14., 15. und 16. Jahrhundert. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. 34, 329 ff. Jena 1880. Wiszniewski, Histoire de la Banque de St. Georges. Paris 1865. Richard Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger. Geldkapital und Kreditverkehr im 16. Jahrhundert. Erster Band: Die Geldmächte des 16. Jahrhunderts. Zweiter Band: Die Weltbörsen und Finanzkrisen des 16. Jahrhunderts. Jena 1896. Ad. Soetbeer, Die Hamburger Bank. Eine geschichtliche Skizze. Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft und Kulturgeschichte. Bd. XV, XVIII.

W. J. Lawson, History of Banking. 1855. James E. Thorold Rogers, The first nine years of the Bank of England. Oxford 1887. Eugen v. Philippovich, Die Bank von England im Dienste der Finanzverwaltung. Wien 1885.

I. Die Banken im Alterthum.

§ 373. Etwa wie wir, angesichts des Gebrauchs der Edelmetalle für den Geldzweck, nur die Thatsache als feststehend kennen, daß bei einer gewissen Stufe der wirthschaftlichen Kultur der Gebrauch der Edelmetalle von dem höher kultivirten Volke seit Jahrtausenden übergegangen ist zu dem niedriger kultivirten, wie wir dagegen nicht zu sagen im Stande sind, wo dieser Brauch seinen Ursprung genommen hat — also auch bei dem Bankwesen.

Daß die Anfänge weit zurückreichen hinter die Zeiten der klassischen Welt, ist in den letzten Jahrzehnten durch sichere Beweise dargelegt worden. Durch sichere Beweise — nicht durch kritiklose Zusammenstellung von Sätzen aus dem Alten Testament, die für das Alter einer Institution nichts beweisen können, so lange ihr eigenes Alter nicht untersucht ist. So, wenn J. Brandis*) aus dem 1. Buche Mosis (23, 15; 20, 16) — wo Abraham bei Hebron einen Begräbnißplatz für 400 Shekel Silbers ersteht, „welches im Kauf gang und gäbe war", oder wo Abraham als Entschädigung von Abimelech 1000 Shekel Silbers empfängt — die Folgerung zieht, daß in Vorderasien bereits „seit uralter Zeit" die edlen Metalle allgemein gültige Werthmesser geworden seien: so fällt dieser Beweis für die uralte Zeit dahin mit dem Nachweise, daß jenes Stück des Alten Testaments weit davon entfernt ist, in die „uralte Zeit" zu gehören**). Auch ehe die heutige wissenschaftliche Kritik der Schriften des Alten Testaments uns das gesagt hatte, konnte der Wirthschaftshistoriker nicht ohne Verwunderung das seltsame Gemisch von Nomadenleben, privatem Grundeigenthum und Geldwirthschaft vernehmen, das in jenen Bibelstellen ihm entgegentritt.

Sichere Beweise***) sind jetzt mindestens aus Babylon vom

*) Das Münz-, Maaß- und Gewichtswesen in Vorderasien bis auf Alexander den Großen. Berlin 1866, S. 72.

**) J. Wellhausen, Prolegomena zur Geschichte Israels. 3. Aufl. Berlin 1886, S. 4 ff.

***) Die Urkunden sind vorzugsweise zu finden in den Sammlungen des British Museum, welche das Familienarchiv der Egibi enthalten. Darüber Révillout in dem Eingangs erwähnten Buche.

8. Jahrhundert v. Chr. vorhanden dafür, daß ein Bankhaus, welches sich durch mehrere Generationen forterbt, Zahlungsaufträge übernimmt und ausführt, Geldeinlagen zur Verzinsung annimmt, verzinsliche Darlehen gegen Schuldschein und gegen Pfand giebt, als Mitschuldner in einen Kontrakt eintritt, als Zwischenkäufer, kommissionsweise, einem Kunden den Besitz einer Sache sichert, wobei meistens die Hälfte des Kaufgeldes als Schuld der Bank stehen bleibt, bis der Auftraggeber bezahlt hat. Auch Banknoten haben sich erhalten, welche zahlbar an den Inhaber waren und das baare Geld ersetzten.

§ 374. Wie so vieles andere, Kunst und Technik, Handel und Edelmetalle, ist auch das Bankwesen vom Orient zu den Griechen und Römern gekommen.

Im 4. Jahrhundert v. Chr. zeigt Griechenland, insbesondere Athen, bereits ein arbeitstheilig gegliedertes Bankgeschäft durch die Verschiedenheit der Bezeichnungen für die verschiedenen Zweige desselben.

Die τραπεζῖται (von dem Wechseltische, an dem sie saßen, so genannt) scheinen das Depositen- oder Girogeschäft vorzugsweise betrieben zu haben — Einlagen von Geldern anzunehmen um an Dritte zu zahlen. Jedoch dienen sie darüber hinaus als Hinterlegungsstelle für streitige Summen, für Urkunden über Verträge, wirken durch ihre Sachkunde selber mit bei Abfassung von Vertragsurkunden.

Die Verschiedenheit des Wortes für die Berufsthätigkeit kennzeichnet die Arbeitstheilung (welche bei dem Namen „Wechsler" bis zur heutigen Stunde nicht scharf durchgeführt ist) der anderen Gattung des Bankgeschäfts, die den Wechsel von Geldsorten zum Gegenstande hat. Sie heißen ἀργυραμοιβοί (auch κολλυβισταί, κερματισταί), d. i. Geldwechsler. Sie gelten im öffentlichen Verkehr als Autoritäten für die Prüfung zweifelhafter Münzen.

Eine dritte Art waren die Geldausleiher (δανεισταί, τοκισταί, χρησταί), welche theils auf Faustpfand, in kleineren Beträgen, auf kürzere Fristen Darlehen gaben, theils größere Kapitalien zu gewerblichen Unternehmungen ausliehen.

Von hervorragender Bedeutung für diesen Geschäftsbetrieb waren die großen Tempel (von Delphi, Ephesus, Delos, Samos), welche ihre Schätze für private wie für öffentliche Unternehmungen ausliehen. Zu gleicher Zeit waren sie durch ihre religiöse Unverletzlichkeit besonders geeignet zu sicherer Hinterlegung von Kapitalien, wovon der Staat zumal Gebrauch machte, daneben Städte, Fürsten, Private. Bei der Auswahl

zwischen mehreren Tempeln entschied nicht immer die Nähe, sondern auch die größere Sicherheit.

Die Staatsfinanzverwaltung Griechenlands scheint die Technik des Bankwesens für Zwecke der Einnahmen und Auszahlungen angenommen zu haben. Urkunden finden sich aus Aegypten zur Zeit der Ptolemäerherrschaft (aus dem 2. Jahrhundert v. Chr.).

Die makedonisch-griechischen Herrscher scheinen die Trapezitenverwaltung aus ihrer griechischen Heimath nach Aegypten mitgebracht zu haben. An der Spitze der „königlichen" Bank steht ein Trapezita oder auch mehrere, die öfters wechseln, neben sich Vertreter und Untergebene haben. Die Bank dient zur Einziehung der öffentlichen Abgaben, der Zehnten, der Kaufpreise für versteigerte Staatsgrundstücke, der Pachtgelder der Zollpächter, deren Kautionsscheine bei der Bank deponirt werden. Der Ertrag königlicher Fabriken, wie der Oelfabrik zu Theben, fließt der dortigen Bank zu. Andererseits zahlen die Trapeziten den Sold für die Truppen, der in Geld und Getreide besteht, an die Intendanten und Zahlmeister der einzelnen Truppentheile; sie zahlen die Auslagen für die Staatsbetriebe (so etwa die Transportkosten der Oelfabrik).

Solche „königliche Banken" gab es in Theben, Diospolis Magna, in Hermonthis, Memphis, Syene u. s. w.

§ 375. Rom (Italien) ist in dieser Hinsicht wie in anderen Dingen theils direkt vom Orient her, theils von Griechenland beeinflußt worden.

Auf griechischen Zusammenhang deutet der Name „trapezita", der bei Plautus vorkommt, und dessen Uebersetzung „mensarius", sowie die anderen griechischen Namen für das Gewerbe.

Die viri mensarii treten zuerst im Jahre 351 v. Chr. auf, und zwar als Fünfmänner von der römischen Gemeinde erwählt, um durch Ausleihen von Staatsgeldern oder vielmehr durch Anleihen von der Bürgerschaft die Staatsfinanzen zu verbessern. Im Jahre 216 werden Dreimänner unter demselben Namen erwählt, die indessen nur Hülfsbeamte für die gewöhnlichen Geschäfte des Aerarium sind.

Daneben treten im 3. Jahrhundert v. Chr. die argentarii als privates Gewerbe auf. Sie haben ihren Stand auf dem Forum (foro cedere = falliren) in festen Tabernen. In der Zeit, da die Quellen reichlicher fließen, zur Zeit des Kaiserreiches, gehen die Namen für die verschiedenen Zweige des römischen Bankgeschäfts durch einander. So

ist die Bezeichnung nummularius zunächst für den Geldwechsler gebraucht (entsprechend dem ἀργυραμοιβός), vermengt sich dann aber mit argentarius und mensarius.

Durch die argentarii werden, seit dem letzten Jahrhundert der Republik, und vollends in den Zeiten des Kaiserreiches die meisten Zahlungen vermittelt; sie übernehmen die Einziehung ausstehender Gelder, die zinsbare Anlegung von Kapitalien, den Verkauf von Sachen, insbesondere die Regulirung von Hinterlassenschaften auf dem Wege der Auktion, ferner Leihgeschäfte aller Art.

In der Ausbreitung des Geldverkehrs innerhalb der Provinzen des Römischen Reiches tritt eine der vielen Seiten hervor, durch welche der Weltverkehr damals sich seine vollendete Technik schuf. Schon zu Cicero's Zeiten (ad Atticum 12, 24, 1) wird (nach griechischem Vorbilde) das Geld, welches der römische Vater seinem in Athen studirenden Sohne schickt, auf dem Wege der permutatio pecuniae besorgt: der römische Bankier erhält Valuta in Rom und giebt dafür eine Zahlungsanweisung auf den Geschäftsfreund in Athen zu Gunsten des accreditirten jungen Römers.

§ 376. Das Verhältniß des Bankwesens zum römischen Staate ist (wie die ganze Materie) nicht hinreichend aufgehellt. Einerseits scheint die größere Bedeutung des privaten Bankgewerbes seit den Zeiten der ersten Kaiser den Staat in ein analoges Verhältniß zu einzelnen Bankhäusern gebracht zu haben, wie es die neue Geschichte seit den letzten Jahrhunderten des Mittelalters kennt. Als unter Tiberius durch den Mangel an disponiblen Kapitalien eine Stockung des Kredits entstand und Tiberius 100 Millionen Sesterzen zur Verfügung stellte, welche auf 3 Jahre ohne Zinsen, aber gegen Sicherheit begeben werden sollten, wurde diese Angelegenheit nicht einer Kommission von Staatsbeamten, sondern den Bankiers übertragen.

Andererseits sind die nummularii eigenartig mit der Staatsverwaltung verknüpft. Man hat darunter theilweise Beamte der Münze zu verstehen, welchen die Justirung der neuen Münzen oblag. Als solche scheinen sie indessen auch eine „mensa“ gehabt zu haben, an welcher sie neue Münze in Umlauf setzten, alte oder fremde Geldsorten zum Kurse annahmen und bei Zahlungen die Aechtheit der Münzen untersuchten. Auch außerhalb Roms scheinen publicae mensae nummulariorum bestanden zu haben.

Daneben gab es dann private Geschäftsleute, welche den Geld-

wechsel betrieben, und damit die anderen Zweige des Bankgeschäfts, Depositenwesen, Zahlungswesen verbanden. Ihr Name nummularii vermengt sich, wie ihr Geschäftsbetrieb, mit dem Namen der argentarii und mensarii.

Aber beide, die argentarii wie die nummularii, standen unter der Aufsicht der Staatsbehörde, während der Kaiserzeit in Rom unter dem praefectus urbi, in den Provinzen unter dem Statthalter. Sie bedurften (wahrscheinlich) einer Konzession, die nur einer beschränkten Zahl ertheilt wurde. Sie waren in streitigen Fällen zur Vorlegung ihrer Bücher verpflichtet (rationes edere), welche für die durch sie geleisteten Zahlungen und ausgeführten Geschäfte rechtliche Beweiskraft hatten. Das Gesetz forderte daher von ihnen eine genau vorgeschriebene Buchführung und zwar dreierlei Bücher, nämlich erstens ein Kassabuch (codex accepti et expensi), in welchem nach der Zeitfolge die Einnahmen und Ausgaben des argentarius mit Angabe der Veranlassungen und der Namen der betheiligten Personen aufgeführt wurden; zweitens ein Kontokorrentbuch (rationes, liber rationum), in welchem die Rechnung (das Debet und Kredit) jedes Kunden des argentarius geführt wurde, so daß ersichtlich war, was der Eine dem Anderen schuldig war; drittens endlich ein Journal (adversaria), in welchem die noch unerledigten Geschäfte, behufs späterer Uebertragung in den codex und den liber rationum, eingetragen wurden.

Eigenthümlich den römischen Bankiers ist nur das Kontokorrentbuch. Das Kassabuch dagegen führte jeder römische Bürger.

§ 377. Die Quellen, auch die neuesten Funde von Inschriften, öffentlichen oder privaten Urkunden, sind viel zu lückenhaft, um zureichenden Stoff für eine Darstellung der Entwicklung des Geld-, Kredit- und Bankwesens in Rom zu gewähren.

Es mag dahin gestellt bleiben, ob etwas der Art jemals gelingen wird, ob mehr als Merkmale einer gewissen Stufe der wirthschaftlichen Kultur und ihrer Technik, ob namentlich ein deutlicher Einblick in den fortschreitenden Gang und für jedes Zeitalter die Tragweite dieser Dinge in der römischen Volks- und Staatswirthschaft zu gewinnen sein wird.

Um so weniger ist es an der gegenwärtigen Stelle möglich, etwas Größeres zu leisten, als die Ueberzeugung zu begründen, daß aus dem Wesen der Geldwirthschaft heraus sich bei einer gewissen Stufe des Wohlstandes und der Arbeitstheilung diejenigen Funktionen des Bankwesens bereits in der antiken Welt, und schon in ihren Vorgängerinnen,

entwickelt haben, welche auf dem uns wohlbekannten Pfade des mittelalterlichen Italien den europäischen Völkern überliefert worden sind (vgl. oben §§ 27 ff., § 88).

Münzwechsel, Aufbewahrung der Gelder, Umschreibung als Ersatzmittel der Zahlungen, Darlehen in Nehmen und Geben — es sind die Elemente des Bankwesens, wie sie sich im Wesentlichen unverändert durch die Jahrtausende bei gesitteten Völkern weitergegeben und immer wieder erneuert haben.

II. Die Banken in Italien.

§ 378. Das Wort selber, banca = mensa, trapeza, knüpft an das Alterthum an. Von Italien hat es sich mit dem Bankbetriebe fortgepflanzt und in den Sprachen der europäischen Völker behauptet.

Im deutschen Sprachgebrauch beansprucht das Wort älteres Heimatsrecht*) als die Sache. Nur die Abwandlung unterscheidet die fremde Entlehnung der Sache von dem sonstigen Wortsinn (Banken — Bänke). In dem Italienischen selber behält man heute die Form Banca für den engeren Sinn vor, während Banco den weiteren und den engeren Sinn zugleich hat**).

Im Englischen ist die Form „Bank" nahezu ganz auf die „Banca" beschränkt, während für den weiteren Sinn, auch für die Gerichtsbank (Court of Queen's Bench) längst die Form „bench" an die Stelle

*) Grimm, Deutsches Wörterbuch s. v. Bank „. . . 4. die Vorstellung der Bank übergehend in die des Tisches. Wahrscheinlich braucht man noch heute Bank und Tisch in manchen Fällen gleichbedeutend: Geld auf die Bank, auf den Tisch zählen. kaufleute und Handwerker schlagen in Straßen und auf Plätzen ihre Bänke auf; das sind Tische und Buden mit den ausgebreiteten Waaren: zumal gilt es von Bänken der Metzger und Bäcker . . . 5. von der Bank oder dem Tisch des Wechslers und Spielers schreibt sich der italienische Ausdruck il banco, der französische la banque her . . . Allmälig meint es ein großes Geldgeschäft, und Bank heißt nicht nur die Geldkasse, eine öffentliche Kasse, sondern auch das Gebäude, in dem sie sich befindet. In dieser Bedeutung bildet man den Plural Banken, nicht Bänke."

**) Giuseppe Rigutini e Pietro Fanfani, Vocabolario Italiano della Lingua Parlata. Firenze. 1875. s. v. Banca: Istituto di Credito . . . e dicesi anche il luogo ove la banca risiede („La Banca Nazionale", Libertà delle Banche, Biglietti di Bancha); s. v. Banco: mobile grande di legno; anche la tavola a cui siede un magistrato giudicante („sedere a banco" per esercitar giurisdizione) . . . e di qui al luogo ove i banchieri trattano i propri affari, ed al traffico o negozio stesso che pur dicesi Banco.

getreten ist. Aehnlich unterscheidet die französische Sprache „la Banque“ von „le banc“ und ebenso wie im Englischen entspricht das erstere Wort der Entlehnung aus dem Italienischen im 16. Jahrhundert, das andere Wort dagegen dem Ursprung aus dem Altdeutschen*).

So zeugt die Sprache für den Gang dieses Instituts durch die Geschichte der Wirthschaft und für die Entlehnung von Volk zu Volk. Dasselbe Wort kommt zurück und ist der Träger einer neuen Entdeckung. Die Gothen überfluthen Italien und bringen mit sich als Wort für ein rohes Geräthe, was ein Jahrtausend später über die Alpen heimgebracht wird als Name für ein Werk verfeinerter Kultur.

Etwa wie wir es im 19. Jahrhundert mit den Worten der Eisenbahntechnik erlebt haben, daß der sächsische „Waggon“ nach mehr als einem Jahrtausend zurückkehrte über Frankreich, um in barbarischer Form das Fahrzeug der neuen Beförderungstechnik zu bezeichnen.

§ 379. Die genuesischen Urkunden bereits des 12. Jahrhunderts sagen uns, daß die als „bancherii“ bezeichneten Personen fremde Gelder an- und aufnehmen, um sie demnächst gewerbsmäßig im großen Spekulationsgeschäft (Kommenda, Seedarlehen, Kreditkauf) wieder zu verwenden oder auszuleihen**). Die früher öfters aufgestellte und noch neuerdings wiederholte Behauptung, das depositum irregulare (entsprechend dem zumal in dem gegenwärtigen Bankverkehr zur Herrschaft gelangten Sinne des Depositengeschäfts) sei erst spät aufgekommen, überhaupt der umfassende Kreditverkehr sei erst eine Erfindung des späteren Mittelalters — im Gegensatze auch zum Alterthum — ist als haltlos erwiesen. Seit dem 12. Jahrhundert bildete in dem hochentwickelten Bankverkehr (der in der Hand vermögender Gesellschaften***) zu liegen pflegte) die Kassenführung für die Bankkunden (Aufbewahrungs-, Einkassirungs-, Auszahlungsgeschäft) das Grundgeschäft. Daher die große Bedeutung des irregulären, häufig verzinslichen, aber doch grundsätzlich zu jederzeitiger Verfügung des Bankkunden stehenden Depositums.

Die Depositen wurden in den Bankbüchern verzeichnet, häufig auch durch Depositalscheine mit exekutiver Kraft beurkundet (fedi di depo-

*) Auguste Brachet, Dictionnaire étymologique de la langue française (6. édition), s. v. banque: venu au 16. siècle de l'ital. banca; s. v. banc: du viel haut allemand banc.

**) L. Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts, 318 ff.

***) Vgl. oben §§ 84—88. Vgl. ferner Syst. II § 471.

sito — primitive Banknoten). Sie werden erwähnt schon 1215 (bei Boncampagnus). Urkundlich sind nachweisbar, zum Theil schon seit Beginn des 15. Jahrhunderts, voll entwickelt im 16. Jahrhundert, in Sicilien die einfache Depositalquittung (apodixa banci) auf Sicht lautend; die certificatio banci, anscheinend nur auf Verlangen über das eingetragene Depositalguthaben ertheilt, die fede di partita di banco, der Depositalzahlungsschein bei gerichtlichen Depositen; die fede di deposito über gewöhnliche Depositen; die fede di credito*), welche statt der Depositenklausel die allgemeine Klausel („hat gut" — „è creditore") enthält; der noch formlosere Bankschein, dicta banchi, dicta banchieri, ditta de bancho („pagherò" — „ich werde zahlen"), buono (Bon).

Auf der fede, welche bei Vollzahlung zurückzustellen war, wurden die geleisteten Abschlagszahlungen vermerkt. So konnte der Schein längere Zeit im Verkehr bleiben. Im 17. Jahrhundert galt der bloße Inhaber als legitimirt**).

Venetianische Verordnungen von 1421 und 1450 zeigen, daß die Depositenbanken in Venedig bereits mißbräuchlich, über den Betrag der deponirten Gelder hinaus, solche Scheine oder doch Kopien der Bucheinträge emittirt haben.

§ 380. Die kaufmännische Buchführung entwickelt sich auf antiker Grundlage. Vornehmlich seit Einführung des arabisch-indischen Zahlenwesens, welches zuerst 1202 durch Lionardo Fibonacci im Abendlande bekannt wird, zur allgemeinen Anwendung erst weit später gelangt, wird die Buchführung der italienischen Bankiers und Kaufleute zu einem kunstvoll gegliederten System entwickelt. In ihm ist einerseits die Geldwerthung aller Vermögenstheile, andererseits die wechselseitige Kontrolle der unter Debet und Kredit gebuchten Eingänge und Ausgänge von entscheidender Bedeutung. Allmälig tritt die periodisch wiederkehrende Ziehung der Bilanz oder des Saldos hinzu, d. h. die Verwirklichung dessen, was die Ordnung jedes Haushaltes bei höherer Stufe der Wirthschaft verlangt — vollständiger Einblick in den Stand

*) Ein Beispiel der neapolitanischen fede di credito vom Jahre 1592 (Ajello p. 652): „Noi protettori del banco di S. Eligio maggiore di Napoli facciamo fede tener creditore in detto banco il mag. Anello Bolsano di Lucca D. 40 correnti, de quali potrà disporre a suo piacere a restitutione della presente firmata di sua propria mano e sigillata col solito sigillo di detto banco.

In Napoli di di 4 di agosto 1592. Oratio Patovo."

**) Pagarò a Giovanni, vel a chi portarà il presente, scudi 100.

des Vermögens. Zumal in Venedig wird die Technik der „doppelten" Buchführung*) ausgebildet (à la Veneziana).

Hiemit hängt der gesetzliche Zwang zur Buchführung (anknüpfend an die Traditionen der antiken Welt) und die Beweiskraft der Bucheinträge vor Gericht zusammen.

Auf der Grundlage dieser Buchführung der Banken entwickelt sich ein umfassender Umschreibe- (Giro-**) Verkehr. Umschreibung und Zahlung erfolgen gemäß einem mündlichen Auftrage oder laut einer Giroanweisung (Umschreibecheck) oder einem Zahlungscheck.

Eine Verfügung des Senats von Venedig vom 28. December 1584 sagt: „Es ist eine uralte und gewissermaaßen von Natur gegebene Gewohnheit dieser unserer Stadt, kommercielle und andere Geldgeschäfte zu bewerkstelligen durch Vermittlung der Umschreibebanken, weil nur diese Sitte die Bequemlichkeit und Leichtigkeit der Zahlungen gewährt, die bei der großen Zahl und dem Umfange der Geldgeschäfte nicht entbehrt werden kann." Uebereinstimmend erklärt der Senator Contarini (1584): „Es sind für verkaufte Waaren so viele Zahlungen zu machen, daß, wenn man die Münzen von der einen Seite auszahlen, von der anderen Seite annehmen wollte, der große Theil der Handelsgeschäfte unmöglich werden würde. Während jetzt mit Hülfe der Bank, in dem kurzen Augenblicke, in welchem die Feder über die Bücher sich bewegt, dem Verkäufer und Käufer Genüge geschieht, so würde ohne dieses Auskunftsmittel ein ganzer Tag nicht genügen, um eines jener Handelsgeschäfte auszuführen, besonders wenn die Kaufsumme eine beträchtliche wäre und man viele Münzen zählen müßte."

Mit der Ersparung der Mühe des Zahlens, Empfangens, Geldaufbewahrens, Transportirens verband sich die sichere Beurkundung der Zahlungen in den Büchern der Bank. Der angeführte Contarini sagt

*) Die Bezeichnung „doppelte Buchführung" beruht auf der Zerlegung jedes einzutragenden Geschäftsvorganges in die zwei Hälften eines Debet und eines Kredit, die sich decken müssen (z. B. ein Kunde der Bank zahlt 1000 Mark auf sein Konto ein, so wird gebucht: 1. Kassakonto Debet 1000 Mark an den Kunden X. und 2. Konto des Kunden X. Kredit per Kassakonto 1000 Mark). Man sieht, das geflügelte Wort von der doppelten Buchführung, das Karl Vogt erfunden hat, um das Auseinanderfallen von „Köhlerglauben" und „Wissenschaft" zu kennzeichnen, und das mit der Zähigkeit des Irrthums jetzt bald ein halbes Jahrhundert weiter gelebt, ist von Jemand erfunden und macht bei denen Glück, welche nicht wissen, daß der Sinn der „doppelten Buchführung" in ihrer bescheidenen Wirklichkeit das gerade Gegentheil von diesem Bilde ist.

**) Giro vom lat. gyrus, Kreis. In Venedig (und in anderen Städten) bancum de scripta.

darüber: „Bei allen anderen Zahlungen bedarf man der Notare, Zeugen, der schriftlichen Urkunden, und doch sind die aufgenommenen Urkunden verschiedener Auslegung und vielfachen Rechtsstreitigkeiten ausgesetzt. Aber eine Umschreibung in den Büchern einer Bank ist von solcher Autorität, daß sie gar keinen Zweifel leidet; sie ist so kurz gefaßt, daß man sie in einem Augenblick versteht und sieht, und ist so sicher, daß man immer seine Rechnungsbücher finden kann."

§ 381. Seit Beginn des 15. Jahrhunderts sind „Polizen" (polizze) von Palermo nachgewiesen, welche von Staatsbehörden auf öffentliche, bei Bankiers deponirte oder eingezahlte Gelder ausgestellt wurden. In Neapel erscheinen sie in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, bei Vorzeigung zahlbar, sofern Deponent entsprechendes Guthaben bei der Bank hat. Sie werden häufig girirt, meist am Ausstellungstage oder wenige Tage nachher bei der Bank präsentirt. Aehnlich in Mailand, Messina, Bologna.

Wird solche Anweisung von der Bank acceptirt oder auch nur verificirt d. h. mit dem Vermerk versehen, daß der Anweisende den angewiesenen Betrag bei der Bank gut hat (polizze notate oder notate fedi) so haftet die Bank und die Zahlung des Anweisenden ist erfolgt*).

Im Gebrauch sind die Krediteröffnung, die Abrechnung, zumal der Kontokorrentverkehr, die Kreditbürgschaft für den Saldo. Einen wichtigen, obwohl zu keiner Zeit auf Bankiers beschränkten Geschäftszweig bildet das Remittirungs- und Einkassirungsgeschäft nach fremden Plätzen, mittelst wirklichen Geldtransportes, und vornehmlich mittelst Wechsel (vgl. oben § 75).

Indem das Depositengeschäft zugleich die Grundlage eines wechselseitigen Ausleihegeschäftes wird, entwickelt sich die Depositenbank zur Diskontobank.

Auf den Messen und den Bankplätzen findet die Schuldausgleichung statt mittelst direkter und indirekter Kompensationen.

Es ist die sogenannte Skontration (in Frankreich späterhin „virement", im englischen „clearing" genannt). Sie ist im 16. Jahrhundert bereits über die Alpen hinüber, nach Lyon und nach Antwerpen gelangt. Die Ausdrücke discomputare, scontrare, riscontrare, bezeichnen ursprünglich Gegenüberstellung der Bucheinträge (partite) behufs Ver-

*) Die zur Zeit bekannten ältesten englischen Checks gehen nicht weiter als bis zum Jahre 1683 zurück (Birnbaum, Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht, Bd. XXX S. 3).

gleichung und Ausgleichung, daher dann gleich Abrechnung, Saldoziehung, Kompensation.

Als ständige Einrichtung findet sich die Skontration auf den Champagner Messen (vgl. oben § 63) und wird bereits vor 1210 urkundlich erwähnt*). Nach längerem Schweigen der Quellen finden wir die Skontration wieder in Neapel seit Beginn des 16. Jahrhunderts, wo sie später (1603, 1701, 1729) wegen schwerer Mißbräuche, aber ohne dauernden Erfolg, verboten wurde. Es fanden wöchentliche Versammlungen der Bankkassirer statt. In Venedig wird die Skontration in dem Gesetze von 1467 erwähnt, im Jahre 1593 wird sie untersagt, vermuthlich um ihre Konkurrenz mit der neuerrichteten Girobank auszuschließen.

§ 382. Banken und Bankierskonsortien gewähren oder vermitteln den Fürsten, Gemeinden u. s. w. die großen Anleihen.

Das ganze umfassende Bankgeschäft ist zwar, namentlich im Depositenverkehr, durchgehends konzessionspflichtig und kautionspflichtig; es bleibt aber grundsätzlich in der Hand von privaten Unternehmern, die meist zu Handelsgesellschaften sich zusammengethan haben.

Bereits in den Kreuzzügen sind es vorwiegend italienische Bankiers, welche den Königen und Fürsten große Darlehen und Vorschüsse gewähren.

Dem venetianischen Staate sind fortdauernd von den Banken Venedigs Vorschüsse geleistet worden. In jeder finanziellen Verlegenheit scheint die Finanzverwaltung auf die bereiten Mittel der Banken zurückgegriffen zu haben. Nach urkundlichen Nachrichten haben in den Jahren 1457—1507 dem Staate sechs Bankhäuser 767540 Ducati geliehen; indessen das ist nur ein mäßiger Theil des Ganzen. In einer Verordnung vom 30. Januar 1499 wird erwähnt, daß das einzige Haus der Garzoni 1470—1499 allein 1200000 Ducati vorgeschossen habe. In der Regel waren die Vorschüsse nur auf kurze Zeit gemacht. Besonders häufig für die auswärtigen Gesandtschaften.

Im Einzelnen sind die Beträge (für Getreideankauf, Rüstungen u. s. w.)

*) In dem Poenitentiale des Robertus Flamesburiensis, tract. de usuris (bei v. Schulte, Geschichte der Quellen und Literatur des kanonischen Rechts I, 209) heißt es: in nundinis mercatorum consuetudo est, ut sibi ad invicem credant debita sua usque ad generalem solutionem quae est in fine nundinarum et gallice dicitur pagiement.

öfters lächerlich kleine, was auf große finanzielle Verlegenheiten schließen läßt (s. z. B. Verordnungen von 1462, 1463).

Regelmäßig waren diese Darlehen wohl zinslos, sowohl nach dem Ausweis der Urkunde, als nach dem Stande des kanonischen Rechts. Ein Entgelt aber lag etwa darin, daß in anderen Formen den Banken vom Staate Vortheile gewährt wurden, so die Erlaubniß (Verordnung 1403) für das Anderthalbfache des dem Staate geliehenen Betrags Exporthandel zu treiben.

Möglich ist es, daß außer den Darlehen auf kurze Zeit die Banken auch größere Darlehen auf längere Zeit mit dem Staate abschlossen oder sich an Gesellschaften betheiligten, die solche Darlehen dem Staate machten. Für solche größere Staatsanleihen gewährte man damals schon in Italien den Staatsgläubigern bestimmte Renten, die auf einzelne Einkommenszweige des Staats fundirt waren.

Solcher privater Kräfte, als der geübten arbeitstheiligen Techniker, bedienen sich (wie wir das von Griechenland, Egypten und Rom kennen gelernt haben) auch die päpstliche Kurie, die Fürsten, die Gemeinden und Innungen (campsor communis) als Kassenverwalter, überhaupt für ihre Geldgeschäfte. Schwere Mißbräuche der Privatbanken kommen schon frühe vor. So werden besonders die Depositengelder zu gewagten Spekulationen verwendet. Die Auszahlung wird verzögert oder verweigert. Häufige Bankerotte erschüttern das Vertrauen. Erst allmälig tritt die Konkurrenz und das Uebergewicht von Staatsbanken ein. So jenes merkwürdige Gebilde der maona in Genua seit 1408 (vgl. oben § 88), dann die seit der Mitte des 16. Jahrhunderts errichteten öffentlichen Depositen- und Girobanken (in Venedig 1584). Zuvor schon in Spanien und Frankreich (1544 Lyon, Toulouse*), welche nur allmälig durch ihr thatsächliches Uebergewicht und durch die reglementarisch verbürgte Solidität ihrer Geschäftsführung die konkurrirenden Privatbanken erdrücken.

§ 383. Aehnlich wie in Rom vermischt sich mit den Geschäften der Bankiers das Geschäft der Geldwechsler. So gehen auch die Namen durcheinander (cambiatores, campsores, nummularii, bancherii, tabularii) und die einstige Annahme, es habe ursprünglich in Italien nur Geldwechsler, keine „Bankiers" gegeben, ist nicht haltbar. Die

*) Pigeonneau, Histoire du commerce de la France, vol. II, 93: Franz I. und Heinrich II. errichteten „Banques royales": la royauté, toujours à court d'argent, serait tentée de s'en servir pour attirer à elle toute la fortune publique et pour absorber la vie économique de la Nation.

Geldwechsler sind nicht selten kautionspflichtig oder selbst concessionspflichtig. Ja mitunter ist das Recht des Geldwechsels (wie das Münzrecht) Regel. So in Neapel und Sicilien seit 1231*). Sie sind in der That öfters zugleich Münzbeamte des Staates, oder doch verpflichtet, für den Umlauf richtiger Münzen zu sorgen.

Von Venedig wissen wir, daß zu Anfang des 14. Jahrhunderts die Wechsler sich zu Banken entwickelt hatten, die zugleich das Geldwechsel- und das Depositengeschäft trieben. Ein Gesetz vom 24. September 1318 schreibt vor, daß dieselben jeder für 5000 Lire Bürgschaft stellen sollen und daß ohne diese Bürgschaft Niemand wagen solle, fremdes Geld als Depositum in seine Bank aufzunehmen. Die beiden Bezeichnungen „campsores Rioalti", die Wechsler vom Rialto, und „bancherii scriptae" werden in jenem Gesetz noch ganz gleichbedeutend gebraucht.

Später trennt sich das Wechselgeschäft vom Bankgeschäft, und im Jahre 1523 wird sogar der Betrieb von Bankgeschäften den Wechslern verboten.

§ 384. Die Ansätze zu den modernen Kreditmobiliers (Kreditanstalten, Spekulationsbanken, Effektenbanken) zeigen sich darin, daß frühe schon die Depositen seitens der Banken zu spekulativen Anlagen verwendet werden.

In Venedig findet sich zuerst im Jahre 1374 eine Verordnung, welche eine Reihe von Handelsgeschäften den Banken verbietet — in Kupfer, Zinn, Eisen, Blei, Saffran, Honig, Gewebe — wohl denjenigen Artikeln, die damals vorzugsweise Gegenstand des Spekulationshandels waren. Die Verbote scheinen manche Bankhäuser schwer getroffen zu haben. Die beiden Inhaber eines der größten Häuser wenden sich in den Jahren 1386 und 1387 an den Senat mit der Bitte um eine theilweise Suspension des Gesetzes. Sie seien in Verlegenheiten durch große Ankäufe von Oel und anderen Waaren, aus denen sie schwer herauskommen könnten, wenn sie diese Waaren nicht wie andere Bürger, gegen Eisen und andere Waaren austauschen dürften. Das Bankgeschäft werfe außerordentlich wenig ab wegen der geringen Quantität Geldes, die nach Venedig gebracht werde, wegen des beständig schwankenden Agios u. s. w. Der Senat suspendirte in der That das Gesetz zu Gunsten der Petenten auf 2 Jahre. Nur der Handel in Kupfer und Silber bleibt auch ihnen verboten. Als im folgenden Jahre ihnen dann der Handel in Silber

*) Friedrich II.: Non debet quisquis campsor esse nisi de voluntate curiae.

gewährt wird, wird ihnen der Eid auferlegt, daß das verschiffbare Silber ihr Eigenthum und mit ihrem eigenen Gelde gekauft sei, da offenbar die bei ihnen deponirten Kassenvorräthe zu diesem Zwecke nicht angegriffen werden sollten.

Die Gewohnheit der Girobanken, die Depositen zu Handelszwecken zu brauchen, wurde durch das Gesetz von 1374 aber überhaupt nicht unterdrückt. Denn im Jahre 1403 erging eine Verordnung, welche besagt, es sei bekannt, daß die Umschreibebanken auf verschiedene Weise mit den Geldern, die bei ihnen deponirt seien, Exportgeschäfte betrieben, und daß daraus große Gefahr für die Deponenten entstehe. Deshalb solle keine Bank von Waaren, Geld oder anderen Gütern zu Wasser oder zu Lande mehr exportiren dürfen, als das anderthalbfache des Betrages, den sie dem Staate geliehen hätte.

In späterer Zeit kommen Verbote von Handelsgeschäften (in den publicirten Verordnungen) nicht mehr vor. Dagegen zeigen dieselben größere Fürsorge dafür, daß nicht die Bankfonds in leichtsinniger Weise ausgeliehen oder Giroguthaben ohne baare Einzahlungen gutgeschrieben würden. So in der Verordnung von 1421, so in der ähnlichen Verordnung von 1450. Die letztere Verordnung stellt das „dare", das baare Auszahlen, ganz gleich mit dem „scribere", dem Zuschreiben, wie denn beides in der Wirkung gleich war. Sie verbietet aber nicht mehr eine solche Kreditgewährung an *alle* Bürger, sondern nur an diejenigen, welche Silberhandel treiben. Aehnlich eine Verordnung von 1467.

Trotz alledem erhielt sich die Sitte der Banken, an Handelsgeschäften sich zu betheiligen und Kredite zu solchem Zwecke zu gewähren. Denn mehr als ein Jahrhundert später (1584—1587) sagt der venetianische Senator Contarini in einer seiner Reden, wo er von der Häufigkeit der Bankerotte spricht, um deren Ursache zu zeigen: „Alle diejenigen, welche Banken errichten, übernehmen eine solche Mühe und unterziehen sich der Last, Kassirer alles Geldes auf dem Platze zu sein, nicht um dasselbe einfach aufzubewahren, sondern um damit Handel zu treiben und zu gewinnen. Sie legen einen Theil im Handel mit dem Morgenlande, einen anderen Theil in Geschäften mit dem Abendlande an, einen anderen Theil wieder stecken sie in Getreideankäufe u. s. w. Dazu kommt, daß der Bankier Gelegenheit hat, vielen Freunden bei ihrem Geldbedürfniß entgegenzukommen und sich neue Freunde durch solche Dienste zu erwerben, ohne Geld auszuzahlen, nur durch Niederschrift einer kurzen Eintragung in seine Bücher."

Andererseits wird dann von demselben Zeugen hervorgehoben, daß

ein großer Vortheil für den Handel Venedigs aus solchen Bankkrediten entsprossen sei. Ohne dieselben wäre der größte Theil des venetianischen Handels verstümmelt worden. Trotz der wiederholten Verbote war also die Kreditgewährung seitens der Umschreibebanken eine ständige Sitte geworden, auf welche der Handel rechnete.

§ 385. Die Unregelmäßigkeit dieses Bankbetriebes führte überaus häufig zu Zahlungsverlegenheiten der Banken.

Auf alle mögliche Art suchten sie sich dann gegen eine Rückforderung der deponirten Gelder zu schützen. Die Banken weigerten sich, denjenigen Kunden ein Guthaben zuzuschreiben, von denen sie fürchteten, daß sie dasselbe nicht stehen lassen, sondern aus der Bank ziehen würden. Schon 1421 ergeht daher in Venedig eine Verordnung, welche den Banken einschärft, daß sie keine Umschreibung verweigern dürfen. Die Strafe dauernder Entziehung der Berechtigung zum Betriebe einer Bank wird darauf gesetzt. Dennoch, wie die Erneuerung des Verbotes zeigt, dauert der Mißbrauch fort. So nach den Verordnungen von 1523, 1524, 1526. In der letzteren heißt es sogar, es komme vor, daß wenn eine Umschreibung in der Bank erfolgt sei und es dem Bankier scheine, daß die Zuschreibung einer Person gemacht sei, die das Geld herausziehen wolle, dann mit allerhand Ausflüchten vom Bankier die Umschreibung wieder getilgt werde.

Ein anderes Mittel, die baare Auszahlung der Guthaben möglichst zu vermeiden, war Beschränkung der Zeit, in der die Banken offen standen und Geld von ihnen geholt werden konnte. Daher 1445 die Verordnung, daß die banchieri de scritta mindestens zwei Stunden des Morgens und zwei Stunden Nachmittags „sitzen" sollten — eine Bestimmung, die ebenfalls später mehrfach wiederholt wird.

Ferner suchten die Banken denjenigen, die baares Geld für ihr Guthaben verlangten, allerhand Münzsorten zu einem den Kurswerth derselben übersteigenden Preise aufzudrängen, verzögerten die Zahlung und erlaubten sich aus mannigfachen Gründen Abzüge von der zugeschriebenen Summe bei der Auszahlung. Auch dagegen ergehen Verbote (1523, 1524, 1526). Die Mißbräuche des Zahlens in allerhand Geldsorten führten zuletzt zu dem Verbot des gleichzeitigen Betriebes von Geldwechselgeschäft und Bankgeschäft (23. Oktober 1528). Sagt doch eine Verordnung von 1526, früher hätten die venetianischen Umschreibebanken den besten Ruf genossen, da sie ohne Verzug und Abzug alle Zahlungen geleistet; jetzt aber seien in Folge der Erpressungen, die sie gegen alle

verübten, welche Geld haben wollten, die Bankguthaben 20 Procent weniger werth als baares Geld.

Mit solchen Erscheinungen hing dann die Häufigkeit der Bankerotte zusammen. Der venetianische Senator Contarini erzählt in einer seiner Reden: von 103 Banken, deren man sich in Venedig erinnere, hätten 96 ein schlechtes Ende genommen. Das scheint zumal im 16. Jahrhundert der Fall gewesen zu sein, als bereits der venetianische Handel von seiner früheren Größe herabzusinken begann.

Die gesetzlich vorgeschriebene Kaution der Banken wurde daher fortwährend erhöht. Sie betrug 1318: 5000 Lire; aber 1455: 20000 Ducati, 1523: 25000 Ducati. An die letztere Verordnung schloß sich die Vorschrift einer jedesmal nur 3jährigen Konzession, und 1524 wurde sogar die jährliche Ertheilung derselben vorgeschrieben. Der Senat beschloß darüber in geheimer Abstimmung, mit Ausscheidung aller Mitglieder, die mit den banchieri verwandt waren oder für sie Bürgschaft geleistet hatten.

Dazu kamen Aufsichtsbeamte zur Durchführung der staatlichen Vorschriften. An sie konnte sich jeder Beschwerdeführende unmittelbar wenden, insbesondere über Beanstandung der Zahlung seitens einer Bank.

§ 386. Diese sich als nothwendig erweisende strenge Ueberwachung der Umschreibebanken, deren Funktion man doch als unentbehrlich für den Verkehr erkannte, führte allmälig dahin, daraus ein Staatsinstitut zu machen, in welchem die staatliche Hand ihren Zweck besser erreichte als durch jene Eingriffe, die ihrerseits nur wieder den Kredit der Banken erschüttern mußten.

Im Jahre 1587 erklärte der Senat von Venedig, man könne diese Art des Geldverkehrs nicht entbehren und die Privatbanken trügen die Nothwendigkeit ihres Ruins in sich selber. Schon 1584 war eine Verordnung ergangen, welche die Absicht ausdrückte, eine Staatsbank zu errichten. Es solle künftig keinem Privatmanne mehr gestattet sein, Banken zu errichten. Dagegen solle eine öffentliche Bank unter dem Namen „Banco di Rialto" errichtet werden. Der Rath verpflichtete sich feierlich das Geld in dieser Bank niemals anzugreifen, und Niemanden sollte eine Summe zugeschrieben werden, die nicht in baarem Gelde in die Bank niedergelegt sei. Bis zur endgültigen Errichtung der Bank wurde im Senat eingehend verhandelt. Die beiden Reden des Senator Contarini stammen aus jenen Jahren und geben Einblick in die Streitpunkte, in die Gründe für und wider Staatsbanken.

Dafür wird geltend gemacht, daß Niemand Bedenken tragen werde, sein Geld in die Hände des Dogen und des Rathes zu legen, die immer ihr Wort gehalten hätten im Gegensatze zu den Mißbräuchen, die man bei den Privatbanken erlebt habe. Gegen die Staatsbank wird angeführt, daß es dem Fürsten nicht zieme Handel zu treiben. Man werde den Versicherungen, daß es nicht auf eine Handelsbank abgesehen sei, nicht trauen. Auch würden dieselben Ursachen, welche die privaten Banken gestürzt hätten, die öffentliche Bank zu Falle bringen. In Venedig schlage man einem Freunde nicht leicht etwas ab. Rücksichten des Ehrgeizes, der Verwandtschaft, des Handels veranlaßten zu der Nachsicht gegen Andere. Das werde man auch bei der Staatsbank erleben. Dazu käme die Verquickung des Staatskredits mit dem Kredite der Staatsbank. Und warum sei in keinem anderen Staate bisher diese scheinbar so einfache Einrichtung der Staatsbank getroffen worden?

Das Resultat der Verhandlungen war das Gesetz vom 11. April 1587, welches namentlich im Sinne des Gesetzes von 1584 von Staats wegen eine Umschreibebank auf 3 Jahre errichtet. Auf dieselbe Frist wurde ein Governatore del Banco, mit öffentlichem Gehalte gegen eine Kaution von 25000 Ducati, vom Senate gewählt. Von 3 zu 3 Jahren, seit 1597 jährlich, wurde ein neuer Governatore gewählt (Gehalt 1500 bis 2000 Ducati).

Daneben wurde im Jahre 1596 noch einmal eine Privatbank zugelassen, „da eine einzige Bank dem Bedürfnisse aller Kaufleute aus verschiedenen Nationen nicht genügen könne". Nur auf 6 Jahre wurde die Konzession ertheilt und nur mit $\frac{4}{5}$ Majorität des Rathes sollte sie verlängert werden. Sie scheint nicht lange mehr bestanden zu haben.

Die Staatsbank von Rialto, die erste öffentliche Umschreibebank, behauptet sich. Im Jahre 1619 wird daneben eine zweite öffentliche Umschreibebank in Venedig, der Banco Giro, errichtet. Beide bestanden längere Zeit nebeneinander, bis die ältere später einging und der Banco Giro allein bestehen blieb*).

---

*) Erwin Nasse, Das venetianische Bankwesen im 14., 15. und 16. Jahrhundert. Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. 1880, Bd. 34, S. 329—358.

III. Die Banken in den Niederlanden und Großbritannien.

§ 387. Der Einfluß des Geldwesens der Italiener auf die Völker diesseits der Alpen tritt am deutlichsten auf in dem Finanzwesen der Fürsten und Städte, denen der Reichthum der italienischen Finanzmänner zu Hülfe kommt. Es waren namentlich die Florentiner, welche während der letzten Jahrhunderte des Mittelalters als Bankiers wie als Kaufleute in Frankreich, in den Niederlanden, in England, ebenso wie in den verschiedenen Theilen von Italien und in der Levante, eine mächtige Wirksamkeit ausübten. Noch um das Jahr 1470 sagt Benedetto Dei, angesichts der Florentiner Niederlassungen in Brüssel und London von ihnen: „Sie regieren diese Länder, haben die Pacht des Wollen- und Alaunhandels sowie alle anderen Staatseinkünfte in Händen, machen von dort aus Wechselgeschäfte mit allen Plätzen der Welt“ *). Zunächst waren es die Medici, welche in beiden Ländern die erste Rolle spielten. Dann folgten die Frescobaldi und die Gualterotti. Neben Florenz sandten Siena, Lucca, Pistoja, Cremona, aber zumal Genua ihre Geldleute über die Alpen.

Neben den Niederlanden und England war es (und bei der räumlichen Nähe schon um Jahrhunderte früher durch seine Champagner Messen) Frankreich, das die Italiener anzog, das durch die Politik seiner Könige seit Ludwig XI. in ihnen das hauptsächliche Mittel zur Hebung der Lyoner Messen nach dem Verfalle der Champagner Messen fand. Um 1470 gab es zwei Banken der Medici in Lyon, die eine mit nicht weniger als 7 Vertretern des Florentiner Haupthauses an Ort und Stelle; daneben die Banken der Capponi, der Corsini, Portinari u. s. w. Die Florentiner besaßen damals bereits ein Konsulat und eine eigene Kirche in Lyon. Außerdem gab es eine große Zahl Florentiner Kaufleute und Bankiers in Avignon, Montpellier, Marseille und Aigues-Mortes. Bei den wiederholten Staatsumwälzungen in Florenz wurde dann Lyon der Zufluchtsort, nach welchem sich ein großer Teil der unterliegenden Partei wendete (1466—1530). Die Heirat zweier Mediceertöchter mit französischen Königen (1533, 1600) wirkte in der gleichen Richtung. Immer tiefer verwickelten sich die Finanzgeschäfte der Florentiner mit

*) Richard Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger. Geldkapital und Kreditverkehr im 16. Jahrhundert. Erster Band: Die Geldmächte des 16. Jahrhunderts. Jena 1896. S. 270—355.

den politischen Herrschaftsverhältnissen. Es wurde daraus allmälig ein Kampf zweier Lager. Der Sieg des Hauses Oesterreich in Italien trieb das Florentiner Kapital vollends in das französische Lager, wie das Genueser Kapital in das kaiserlich-spanische.

Diese finanziellen Beziehungen der Italiener, welche sich durch das Mittelalter, am meisten im 15. Jahrhundert, über Europa erstreckten, theilten nicht nur ihren Kapitalreichthum, sondern auch die Technik seiner Verwerthung den anderen Ländern mit. Ihre Erfahrungen im Bankwesen übertrugen sie dorthin und deren Vorbild bestimmte die Einrichtungen in Frankreich, den Niederlanden, in England und Deutschland.

Im Herzen der heutigen Altstadt von London ist von dem einstigen Glanze der Italiener jener Jahrhunderte nichts übrig geblieben. Aber der Name der „Lombardenstraße" erinnert daran, daß dort Geldleute von Siena und Lucca den Weg gewiesen haben, auf dem seit 300 Jahren englisches Kapital sich von aller Fremdherrschaft frei gemacht und die anderen Nationen unterjocht hat.

§ 388. Das Muster, welches wir in der Umschreibebank von Venedig kennen gelernt haben, übertrug sich auf verschiedene große Handelsplätze der nördlichen Länder.

Voran steht die Bank von Amsterdam*). Bei ihr, wie bei der um dieselbe Zeit entstandenen Bank von Hamburg, scheint eine Bestimmung die vorherrschende gewesen zu sein, welche in Venedig im Hintergrunde gestanden zu haben scheint — die Ordnung des Geldwesens. In dem Werke des Adam Smith findet sich der Beitrag eines hervorragenden Geschäftsmannes über die „Depositenbanken zumal die Amsterdamer Bank". Hier heißt es:

„Die Münzcirkulation eines großen Staates, wie Frankreich oder England, besteht gemeinhin fast ganz aus seiner eigenen Münze. Wenn daher diese Münze abgenutzt oder beschnitten ist, so kann der Staat durch eine Neuprägung die Währung wirksam wiederherstellen. Aber die Münzcirkulation eines kleinen Staates, wie Genua oder Hamburg,

*) Vgl. darüber außer Savary, Dictionnaire universel de Commerce s. v. Banque d'Amsterdam, die „Digression concerning Banks of Deposit, particularly concerning that of Amsterdam", in Ad. Smith's Inquiry into the ... Wealth of Nations, book IV chap. 3 (welche nicht von Ad. Smith, sondern von Henry Hope, dem großen Kaufmann, verfaßt ist; vgl. die Anmerkung von Wm. Playfair in seiner Ausgabe des Wealth of Nations, vol. II p. 243). Ferner W. C. Mees. Proeve eener geschiedeniss van het bankwesen in Nederland. Rotterdam 1838. Erwin Nasse, Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. II, 50—54.

kann selten in seiner eigenen Münze allein bestehen, setzt sich vielmehr zu einem großen Theile aus den Münzen aller benachbarten Staaten zusammen, mit denen seine Einwohner einen beständigen Verkehr haben. Durch Neuprägung seiner Münze wird ein solcher Staat nicht immer im Stande sein, seinen Münzumlauf zu verbessern. Um dem abzuhelfen, haben solche kleinere Staaten oft angeordnet, daß fremde Wechsel von einem gewissen Betrage nicht in der üblichen Münze, sondern durch Anweisung auf die Bank oder durch Umschreibung in deren Büchern bezahlt werden sollten, indem diese Bank auf den Kredit des Staates errichtet und allezeit in gutem Gelde, genau nach der gesetzlichen Währung, zu zahlen verpflichtet war. Die Banken von Venedig, Genua, Amsterdam, Hamburg und Nürnberg, scheinen alle ursprünglich mit dieser Absicht errichtet zu sein, obwohl einige von ihnen hinterher anderen Zwecken dienstbar gemacht sein mögen."

In dieser Darlegung ist richtig die Charakteristik der Münzverhältnisse der großen centralisirten Staaten gegenüber den Zuständen der Kleinstaaten und der Stadtrepubliken. Was England und Frankreich bereits besaßen, mußten die Niederländer und die Deutschen, theilweise die italienischen Staaten, durch ein Ersatzmittel sich zu verschaffen suchen — eine geordnete Währungseinheit, die von den Münzwirren der Umgebung nicht berührt wurde. In Frankreich und England ist in der That von einer Bank jener Art im 17. und 18. Jahrhundert nichts zu bemerken. Sie hatten, zumal England, ein einheitliches Münzwesen das dem Handel genügte. In den Niederlanden und in Deutschland mußte diese Einheit, um den Ansprüchen des großen Handels zu genügen, auf dem Wege einer Umschreibe- (Giro-) Bank hergestellt werden, indem für den Bedarf des Handels eine nicht in den Verkehr hinaustretende, lediglich in den Büchern der Bank vorhandene, Einheit Silber auf Grund des in der Bank niedergelegten Edelmetalles die Währung darstellte.

Im Jahre 1609 wurde unter der Bürgschaft der Stadt Amsterdam die Bank errichtet. Sie nahm sowohl fremde als einheimische Münzen an und gab dafür nach deren reinem Silbergehalt eine Gutschrift in ihren Büchern (abzüglich der geringen Kosten der Bankverwaltung). Diese Gutschrift wurde „Bankgeld" genannt. Sie bedeutete strenge nach der Vorschrift des Münzgesetzes Silbergulden, die immer denselben Werth hatten. Zugleich wurde die Vorschrift erlassen, daß alle Wechsel auf Amsterdam im Betrage von 300 Gulden und darüber in Bankgeld gezahlt werden sollten. Jeder Kaufmann war dadurch genöthigt ein Konto bei der Bank zu halten, um die auf ihn gezogenen fremden Wechsel zu bezahlen.

Hieran schlossen sich die uns bekannten Vortheile der Umschreibebanken. Sicherheit der Aufbewahrung, Leichtigkeit der Uebertragung, obenein Bürgschaft der Stadt Amsterdam.

§ 389. Aber man beschränkte sich nicht auf diese Bestimmung der Bank. Aehnlich, wie in Italien, entstanden bei der Bank von Amsterdam Mißbräuche in der Gewährung von Krediten. Im Jahre 1657 verbot die Regierung die Darlehen an Privatpersonen. Aber nur, um den Darlehen an die Niederländisch-Ostindische Compagnie Platz zu machen. Im Jahre 1760 waren von 30 Millionen Gulden, die bei der Bank deponirt waren, nur 10 Millionen in baarem Metall vorhanden. Dann nahmen wohl in der letzten Zeit des Bestehens der Bank die Darlehen an die Ostindische Compagnie ab. Aber jetzt wurden um so mehr Vorschüsse für die Zwecke der Stadt Amsterdam gemacht, insbesondere für ein großes städtisches Leihhaus.

Diese mißbräuchliche Verwendung eines großen Theils der Bankgelder führte dahin, daß bei Ausbruch der französischen Revolution unter gleichzeitiger Einwirkung der politischen Umstände der Kredit der Bank erschüttert und der Werth des Bankgeldes vermindert wurde. Zwar gelang es, alle Forderungen der Bank bis zum Jahre 1802 zu realisiren und damit das Bankgeld seinem wirklichen Sinne nach durch eingelegtes Silber zu decken; doch hörte die Benutzung der Bank auf und durch Dekret vom 19. December 1819 wurde die Bank ganz aufgehoben.

Die privaten Kassirer (Umschreib- und Wechselbanken) hatten dem Gesetze nach vor der Bank von Amsterdam seit ihrer Errichtung weichen sollen. Sie bestanden aber fort und haben theils durch die Umschreibungen, theils durch den reichlichen und wohlfeilen Kredit, den sie gewährten, zur Blüte des Amsterdamer Handels wesentlich beigetragen.

§ 390. Sehr bald folgte dem Vorgange der Amsterdamer Bank die **Hamburger Bank** (1619).

In den Zeiten des dreißigjährigen Krieges entstanden, war sie vollends durch die Mißbräuche des Münzwesens (die „Kipper und Wipper") hervorgerufen worden, neben den Vorzügen der Umschreibung als des Ersatzmittels der baaren Zahlung.

Man erwarb ein Guthaben in der Bank nur durch Einzahlung von vollwichtigen Thalern nach dem Reichsmünzfuß von 1559 (9 Thaler auf die kölnische Mark). Doch ist auch diese Bank, wie ihre Vorbilder

in Amsterdam und in Venedig, sehr bald von der normalen Grundlage abgewichen. Es wurde ihr von der vorgesetzten Behörde die Verpflichtung auferlegt, ein Kornmagazin zum Besten der Stadt zu unterhalten und außer Gold und Silber auch andere Werthgegenstände zu beleihen.

Dadurch gerieth sie zu wiederholten Malen (1672, 1734, 1755—1761) in Schwierigkeiten und vorübergehende Zahlungseinstellungen. Von 1761 an scheint allmälig die volle Silberdeckung der Bank hergestellt zu sein. In den Jahren 1770—1774 wurde auch das Bankgeld, statt, wie bisher, sich an die ausgeprägten Speciesthaler anzulehnen, lediglich auf bestimmte Quantitäten feinen Silbers zurückgeführt. Die ungleichmäßige Ausprägung der Speciesthaler in den verschiedenen Münzstätten hatte Störungen verursacht. Diese beseitigte man, indem fortan die Mark Banco, nach welcher die Bank rechnete, 27 $^{3}/_{4}$ auf die feine kölnische Mark gerechnet, von jeder ausgeprägten Münze abgelöst und hiemit erst die volle Konsequenz einer solchen Bank gezogen wurde.

Ein Jahrhundert lang ist seitdem die Bank in dieser normalen Verfassung als eine Stütze des Geld- und Kreditwesens der Kaufmannschaft von Hamburg erschienen. Störende Zwischenfälle veranlaßte die Plünderung der Bank (5. November 1813) durch den napoleonischen Marschall Davoust, der den gesammten Bankfonds in Höhe von 7 $^{1}/_{2}$ Millionen Mark entführte, die 1816 zurückerstattet wurden; dann die Handelskrisis von 1857, in welcher die Bank 5 Millionen Mark zur Ausstattung einer Staatsdiskontokasse gegen deponirte Werthpapiere hergeben mußte, die nach kurzer Zeit zurückerstattet wurden.

Als durch die Gründung des neuen Reiches die Münzeinheit hergestellt und als im Zusammenhange damit die „Preußische Bank" zur „Reichsbank" (31. December 1875) ausgestaltet wurde — da war der Moment für den Zustand gekommen, welcher jenem englischen Geschäftsmanne, der im Jahre 1775 für Adam Smith den Beitrag über die Bank von Amsterdam lieferte, als der normale und in seinem Vaterlande längst vorhandene erschienen war — im Gegensatze zu den zurückgebliebenen mittelalterlichen Stücken eines Reichsganzen. In der Münzeinheit des Reiches ging, als fürderhin überflüssig, obenein als ein störender Partikularismus und vollends als unvereinbar mit der neuen Goldwährung, deren Niemand so sehr als der Welthandel Hamburgs bedurfte, — in der Münzeinheit ging die alte Hamburger Bankomarkwährung unter. In der Einheit der Reichsbank tauchte die alte Hamburger Bank unter als eine Hamburger Filiale, gleich so vielen anderen Filialen im Reiche.

Als dauernder Rest blieb davon übrig die alte Sitte der Umschreibung an Stelle der baaren Geldzahlung — eine Sitte, die tief eingedrungen ist in das Hamburger Zahlungswesen auch für die kleinsten Beträge. Ein Muster für das, was im übrigen Deutschland noch der Eingewöhnung harrt.

§ 391. Wovon Italien nur Anfänge gegeben, nur Spuren hinterlassen hat, was sich thatsächlich erst recht in den Ländern diesseit der Alpen ausgebildet hat — das sind die Zettelbanken (Notenbanken). Daß die italienischen Banken übertragbare Schuldscheine über die Guthaben ihrer Kunden ausgestellt haben, wissen wir (vgl. oben § 379). Von der Bank des hl. Georg in Genua wird berichtet, daß sie bereits im 16. Jahrhundert ein segno representativo ausgegeben und daß dieses an Geldesstatt umgelaufen sei.

Im 17. Jahrhundert treten solche Ersatzmittel des Geldes diesseit der Alpen öfter auf. Aber zunächst in einem precären Rechtszustande. In Frankreich*) beklagen sich bereits 1604 die Kaufleute über die auf den Inhaber gestellten „Billets". Das Parlament von Paris erläßt Verbote gegen deren Gebrauch in den Jahren 1611, 1650, 1660; ebenso die Ordonnanzen des Königs Ludwig's XIV. in den Jahren 1664 und 1673, und zumal das Edikt von 1716. Dieses schildert ausführlich die Mißbräuche und die Schäden, welche durch diese Billete dem Handel zugefügt worden seien, macht aber darauf aufmerksam, daß alle die früheren Verbote nichts geholfen haben, weil die auf den Inhaber gestellten Wechsel (lettres et Billets de Change) nicht verboten waren — was durch das Edikt von 1716 geschieht, welches alle diese Billete für nichtig erklärt, die nicht an bestimmte namhaft gemachte Personen zahlbar gemacht seien.

Dann aber folgte die Deklaration vom 21. Januar 1721, welche anerkannte, daß die Nachtheile des Gebrauchs von solchen Billeten geringer seien als die Vortheile, zumal in einer Zeit, wo es wichtig sei für die Unterstützung des Handels und der Finanzen, die Cirkulation des Handels zu beleben, — und welche daher auf die Vorstellung der intelligentesten Kaufleute und Geschäftsleute das Verbot von 1716 aufhob. Bereits im Jahre 1718 hatte Jean Law es durchgesetzt, daß seine Banque générale in eine Banque Royale verwandelt wurde, im

*) Vgl. Savary, Dictionnaire universel de Commerce. Genève 1742, tom. I, s. v. billet (p. 398—402).

Jahre 1719, daß diese Bank für 110 Millionen Livres Banknoten ausgeben durfte, die für Zahlungen über 600 Livres statt des Silbers gebraucht werden sollten, weil die Cirkulation der Banknoten für die königlichen Unterthanen vortheilhafter sei als die Cirkulation des Gold- und Silbergeldes, zumal, da der Rohstoff des Edelmetallgeldes aus fremden Ländern bezogen werden müsse (vgl. oben § 225).

In England haben die Londoner Goldschmiede, welche im 17. Jahrhundert die Kassirer der wohlhabenden Leute zu werden begannen, für empfangene Geldsummen die „Goldsmith's notes" (oder Goldsmith tokens) ausgegeben, die auf den Inhaber gestellt waren und jederzeit zahlbar waren. Im Jahre 1705 wurde auch ein Gesetz erlassen, welches solche Geldsurrogate begünstigte. Schriftliche Zahlungsversprechen (promissory notes) an den Inhaber sollten von Jedermann ausgestellt werden können und in ihren rechtlichen Beziehungen den inländisch gezogenen Wechseln gleich geachtet werden. Dieses bedeutete namentlich, daß der Empfänger einer solchen Note ihre Vorzeigung behufs Auszahlung bei dem Verpflichteten in angemessener Zeit (reasonable time) bewirken mußte, widrigenfalls er des Regresses auf denjenigen verlustig ging, der ihm die Note in Zahlung gegeben hatte.

§ 392. Von entscheidender Bedeutung für diese Entwicklung ist die Bank von England geworden.

In denselben Jahren, da die Englisch-Ostindische Compagnie begründet wurde (vgl. oben § 94 f.) und in ähnlicher Verfassung wurde die privilegirte Aktiengesellschaft der Bank von England durch einen Akt der Gesetzgebung ins Leben gerufen. Es war das Zeitalter, da die Staatsgewalt koncentrirte Kapitalgesellschaften für den Handel schuf, denen sie Vorrechte gewährte, die einerseits dem Unternehmen, andererseits der Staatsgewalt selbst zu Gute kommen sollten.

In den ersten Jahren der Restauration der Stuarts war das Projekt aufgetaucht, ein Leihamt (office of credit) zu errichten, welches gegen Waaren nach dem Schätzungswerthe Noten ausgeben sollte, die der Empfänger leichter würde verwerthen können als die Waaren selber, während eine solche öffentliche Niederlage und der Empfangsschein über die Waaren ihrerseits Erleichterungen des Waarenumsatzes schaffen sollten*). Dann veröffentlichte (1678) ein hervorragender Geistlicher,

*) A Description of the office of Credit and the objections hitherto made against it fully answered (1665). Ferner: Proposals to the King and Parliament of a large model of a Bank, by Matthew Lewis D. D. Printed by

Dr. Lewis, sein „Muster einer Bank" und entwickelte die Vortheile derselben für Krone und Volk. Es folgte (1683) im Anschlusse an die vom Staate patentirte „königliche Fischerei von England" (zur Konkurrenz gegen die Holländer) der Vorschlag eines Anhängsels der Generalkreditbank. Die Zeiten der Restauration waren für diese Projekte ungünstig.

Nach der „glorreichen Revolution" kam (1694) die „Bank von England" zu Stande. Der Plan war von dem Schotten William Paterson entworfen und von einem einflußreichen Manne der City von London, Michael Godfrey, befördert. Die schwierige Lage der Staatsfinanzen kam der Durchführung des Planes entgegen. Um eine Summe von 1,2 Millionen £ geborgt zu erhalten (zu 8 Procent), gewährte die Regierung den Subskribenten die Rechte einer Aktiengesellschaft behufs des Betriebes einer Bank. Das Kapital wurde in der City binnen weniger Tage (21. Juni) aufgebracht. Die Konzession reichte nur bis 1. August 1705, von da ab mit jährlicher Kündigungsfrist seitens des Staates, unter Rückzahlung des Darlehens. Zur Unterstützung des Kredits der Nation gegründet, war indessen zunächst die Bank nicht im Stande ihren eigenen Kredit zu behaupten. Schon 1696 setzte das Unterhaus einen Ausschuß nieder behufs Prüfung der Geschäftsbücher. Es zeigte sich, daß 893800 £ in untersiegelten Bankscheinen (sealed Bank bills) ausgegeben waren, die zu 6 Procent verzinslich waren, ferner 68669 £ in Banknoten über 20 £, ebenfalls zu 6 Procent verzinslich, endlich 695527 £ unverzinsliche Banknoten, die aber tief unter Pari standen. Daneben stand eine Schuld an die Generalstaaten von Holland in Höhe von 300000 £.

Die Folge dieser Untersuchung war, daß durch Parlamentsakte das Kapital der Bank von England erhöht wurde, $^1/_5$ in Form von 8 Procent verzinslichen Schatzscheinen. $^1/_5$ in Banknoten. Zugleich wurde die Frist für die Bankkonzession bis 1. August 1710 verlängert. In diesem Zeitraum sollte keine andere Bank der Art durch Parlamentsakte zugelassen werden. Man rechnete auf ein Kapital von 3600000 £; die Subskriptionen erreichten aber nur etwas über 1 Million. Jedoch die Operation genügte, den Kredit der Bank zu heben. Die unverzinslichen Banknoten stiegen auf Pari.

Die finanziellen Schwierigkeiten in den Zeiten der Königin Anna

Henry Mellion. 1678. An Account of the Constitution of the General Bank of Credit (1683). Vgl. The History of the Public Revenue of the British Empire, by Sir John Sinclair, Baronet, M. P. 3. edition. London 1804, vol. III p. 5—31.

veranlaßten dazu, die Hülfe der Bank (1708) in Anspruch zu nehmen. Sie zahlte ein Darlehen von 400000 £ an die Regierung und erhielt dafür die Verlängerung ihres Privilegs bis 1732. Es fehlte nicht an Warnungen vor der Uebermacht einer also privilegirten Geldmacht, welcher der ganze Reichthum des Landes in die Hand gegeben würde*). Im Jahre 1713 folgte die Verlängerung des Privilegs bis 1742, eine weitere Verlängerung reichte bis 1763 und so fort.

§ 393. Die Bank von England hatte seit 1709 das Privileg, daß keine Person und keine privaten Gesellschaften über 6 Personen Bankgeschäfte treiben und keine Noten ausgeben dürfen, die jederzeit (oder in einer kürzeren Frist als 6 Monate) zahlbar seien. Gleichwohl hat sie in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts kaum Noten unter 20 £ ausgegeben. Erst 1759 gab sie Noten von 10 £ aus, 1793 Noten von 5 £. Um diese Zeit aber entwickelten sich eine Menge kleiner Banken, welche die Notenausgabe mit Erfolg betrieben. Im Jahre 1776 sollen deren 150, im Jahre 1790 sollen deren 350 bestanden haben. Sie gaben ganz kleine Banknoten aus, so daß die Gesetzgebung 1775 die Noten unter 20 Schilling, 1777 die Noten unter 5 £ verbot. Sie haben gewiß zur Entwicklung des Bankkredits in England beigetragen, jedoch zeigt die Krisis von 1792/93, daß sie größeren Erschütterungen schwer widerstehen konnten. Es sind etwa 100 Privatbanken damals zu Grunde gegangen.

Schneller als in England hat sich die Notenausgabe der privilegirten Bank in Schottland entwickelt. Die Bank von Schottland wurde in derselben Zeit privilegirt, wie die Bank von England; ihr folgte 1727 die Royal Bank of Scotland, 1746 die British Linen Company, beide mit Korporationsrechten. Daneben wurden von Gesellschaften ohne Korporationsrechte Banken errichtet, also unter unbeschränkter Haftung sämmtlicher Gesellschafter.

Bereits 1704 gab die Bank von Schottland Noten von 1 £ aus. Ihr folgten die anderen Banken, ja verkleinerten die Noten bis auf einzelne Schillinge und noch weniger herab. Ein Gesetz setzte die Schranke von 1 £ nach unten hin (1765) und seitdem haben Noten von 1 £ den großen Theil des schottischen Notenumlaufs ausgemacht.

*) Remarks upon the Bank of England (1707) p. 30. Auch Sinclair, History of the Public Revenue III p. 13, sagt: our ministers seem to have contended which of them should make the most advantageous bargain for the bank and the least favourable to the public.

Auch haben die schottischen Banken schon in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Kreditgewährung in laufender Rechnung (cash Credits, Conto corrent) entwickelt, dadurch die müßigen Kapitalien angezogen (gegen Zins) und den Geschäftsverkehr unterstützt. Ihre umsichtige Verwaltung hat sie, mit wenigen Ausnahmen, vor Zahlungseinstellungen bewahrt.

§ 394. Als die ersten 100 Jahre der Bank von England verflossen waren, da vollzog sich das Geschick, welches ihren Anfängen durch die Verquickung des Staatskredits mit ihrem Bankbetriebe mitgegeben war. Die Bank hatte, trotz wiederholter Gegenvorstellungen ihrer Direktoren, dem Staate erhebliche Darlehen machen müssen. Im Februar 1797 bestanden zwei Drittel ihrer Aktiva (11,7 Millionen £ von 17,9 Millionen £) in Schuldscheinen des Staats. Der Baarvorrath sank damals auf 1 Million £ bei einem Notenumlauf von 9,67 Millionen £ und einer Depositenschuld von 4,89 Millionen £. Die Folge war die Aufhebung der Baarzahlung durch Verordnung des Geheimenraths am 26. Februar 1797 (und Gesetz vom 3. Mai 1797).

Zur Aufrechterhaltung des Werthes der Banknoten vereinigten sich die angesehensten Kaufleute und Bankiers in der feierlichen Erklärung, die Banknoten in allen Zahlungen auch ferner anzunehmen (obwohl sie gesetzliches Zahlungsmittel nicht waren). Auch behauptete sich der Werth eine Zeit lang. Die Einflüsse der kriegerischen Zeitläufte erschütterten ihn dann allmälig; in den Jahren 1812—1815 stand derselbe auf 75—71 —75 Procent. Erst 1821 war die Bankverwaltung wieder fähig zur Baareinlösung.

In der Kriegszeit hatten sich die kleinen Landbanken sehr vermehrt. Wegen der Aufhebung der Baarzahlung bei der Bank von England waren die Gesetze suspendirt, welche in England und Schottland die Ausgabe von kleinen Banknoten verboten — suspendirt, damit ein Ersatz des baaren Geldes dadurch geleistet würde. Dieses reizte die Ausdehnung der kleinen Banken; dazu hob sich Industrie und Landwirthschaft in jener Zeit. Aber nach dem Frieden, so zumal durch das Sinken der Kornpreise, brachte die Krisis von 1814—1816 240 dieser Banken zu Fall. Im Jahre 1825 fielen 70 Banken.

Die Krisis von 1825 brachte den Notenumlauf der Bank von England (December 1825) von $17\frac{1}{2}$ auf nahezu 26 Millionen £; der Baarvorrath sank auf 1 Million £. Dies rief eine Aenderung der Gesetzgebung hervor. Seit 1829 wurde die Ausgabe von Banknoten unter

5 £ verboten; dagegen wurde gestattet, in den Provinzen (65 englische Meilen von London entfernt) Aktiengesellschaften mit Notenausgabe (joint stock banks) zu errichten. Auch sollte die Bank von England Filialen in den größeren Städten des Landes errichten dürfen und 1833 wurde ihren Noten die Eigenschaft eines gesetzlichen Zahlungsmittels beigelegt.

§ 395. Die Bank von England hatte zu mehreren Malen (1825, 1835—1836, 1839) durch übermäßige Notenausgabe ihren Baarvorrath zusammenschmelzen lassen und die Einwirkung dieser Erlebnisse führte zu einer Reform der Gesetzgebung. Seit dem Anfange des 19. Jahrhunderts hatte sich in England unter Nationalökonomen (David Ricardo) und Geschäftsmännern (Samuel Jones Lloyd) die Ansicht der sogenannten currency school verbreitet, welche die Schwankungen der Notenmenge eines Landes als schädlich betrachtet und durch die Gesetzgebung beseitigen will (eine Ansicht, auf welche wir an anderer Stelle einzugehen haben werden). Ein rein metallisches Geldwesen erschien derselben als das vollkommenste, und nur aus Bequemlichkeit oder Sparsamkeit sei daneben eine mäßige Menge von Banknoten gerechtfertigt. Als Minimum der erfahrungsmäßig erforderlichen Notenmenge erschien eine Summe von 14 Millionen £. Darüber hinaus müßte jede ausgegebene Note durch Metall in der Bank gedeckt werden.

Von dieser Ansicht geht das Gesetz vom 19. Juli 1844 aus. Es errichtet innerhalb der Bank von England eine besondere Notenausgabeabtheilung (issue-department), welcher der sonstige Geschäftsbetrieb der Bank (Diskontiren von Wechseln, Depositengeschäft) als „banking department" gegenüber steht.

Die erstere Abtheilung übergiebt der zweiten die Summe von 14 Millionen £ in Banknoten, wogegen sie sichere Werthpapiere empfängt. Die Banknotenabtheilung darf über diese 14 Millionen £ Banknoten nur ausgeben, soweit sie dafür Deckung in Gold (höchstens $^1/_5$ in Silber) hat.

Neue Zettelbanken in England und Wales dürfen seit dem Gesetze von 1844 nicht mehr errichtet werden; die vorhandenen müssen das Quantum ihrer Banknoten auf dasjenige beschränken, welches sie durchschnittlich in den letzten Monaten in Umlauf gehabt (8,65 Millionen £). Zugleich sollte die Bank von England mit diesen Banken Verträge schließen dürfen, um gegen Vergütung deren Notenausgaberecht zu erwerben, unter entsprechender Vermehrung der hinterlegten Werthpapiere.

Die schottischen Banken wurden durch dasselbe Gesetz und durch ein folgendes Gesetz (von 1845) in ähnlichem Sinne reguliert. Neue Banken durften nicht mehr errichtet werden, die bestehenden sollten nicht mehr Noten ausgeben dürfen, als sie im letzten Jahre durchschnittlich im Umlauf gehabt. Abschnitte bis zu 1 £ herunter blieben hier gestattet. Damals gab es 19 Zettelbanken in Schottland, die zusammen für rund 3 Millionen £ das Recht der ungedeckten Notenausgabe erhielten. Seitdem hat die Zahl dieser Banken sich auf die Hälfte verringert.

Zu Ende des Jahres 1895 betrug die wirkliche Notenmenge, die im Umlauf war*), ausgegeben von

Bank von England	25,84	Millionen £
Englischen Provinzialbanken .	1,75	„ „
Schottischen Banken . . .	7,33	„ „

Trotz der irrthümlichen Grundanschauung, auf welcher das Gesetz von 1844 beruht, ist doch wenigstens der eine Zweck dadurch erreicht worden, daß die Metalldeckung der Noten der Bank von England nie wieder so tief gesunken ist wie zuvor. In den Krisen von 1847, 1857, 1866 betrug der Baarvorrath 8,3 Millionen, 6 Millionen, 11,8 Millionen £.

Dafür aber sah sich die Regierung genöthigt, gerade in solchen kritischen Zeiten das Gesetz zu suspendiren, um der Bank freie Hand für reichlichere Notenausgabe zu geben, so bereits 1847, wo die Bank das Recht erhielt, mit vermehrten Noten bei einem Zinsfuß von 8 Procent zu diskontiren und zu lombardiren. Da dieses sich bewährt hatte, wiederholte man die Suspension in den Jahren 1857 und 1866.

§ 396. Indem die Bank von England mehr und mehr der Mittelpunkt der Notenausgabe wurde, entwickelte sie sich andererseits zum Mittelpunkte des gesammten Zahlungswesens von England, das sich durch die alten Formen der Umschreibung von der Banknote mehr und mehr emancipirte.

Die Londoner Privatbanken besaßen, wie wir wissen, bis zum Jahre 1844, sofern sie nicht mehr als 6 Theilnehmer hatten, das Recht, Noten auszugeben. Sie scheinen aber schon in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts davon keinen Gebrauch gemacht und dafür das System

*) Statistical Abstract for the United Kingdom. 1896, p. 236.

der Anweisungen eingeführt zu haben, auf welche hin Zahlung für Guthaben aus der Bank geleistet, diese Zahlungsleistung aber wiederum durch Ausgleichung der Anweisungen zwischen den verschiedenen Banken vereinfacht wurde.

Als Mittelpunkt dieses Systems haben die Londoner Banken bereits im Jahre 1775 das Clearing-House*) eingeführt. Das Wesen desselben ist, unter Verhältnissen, wo es eine größere Zahl von Banken giebt, auf welche Zahlungen angewiesen werden, statt der Einheit einer einzigen Girobank, solche Einheit durch ein periodisches (wöchentliches, tägliches) Ausgleichungsverfahren herzustellen. Alle Anweisungen, welche eine Bank einzulösen hat, tauscht sie mit allen Anweisungen aus, welche sie auf andere Banken an Zahlungsstatt empfangen hat. Nur der hienach übrig bleibende Rest ist zwischen den einzelnen Banken durch wirkliche Zahlung auszugleichen.

Nun hat sich im Laufe des 19. Jahrhunderts die Sitte der Kassenführung durch die Banken (Depositenbanken, Checkbanken) auch in den Kreisen der Nichtgeschäftsleute immer mehr ausgebreitet, und während die Masse des Geldumsatzes aus dem Zahlungswesen der Volkswirthschaft her sich beständig vergrößerte, ist auf der andern Seite die Centralisation und die Verfeinerung dieses Zahlungssystems immer weiter ausgebildet worden. Die Zahlungen der Provinzen sind mehr und mehr in London zusammengefaßt worden, die Bank von England ist immer mehr der Mittelpunkt des ganzen Systems geworden. An die Stelle von Zahlungen in Baar und in Banknoten zur Ausgleichung der Ueberschüsse sind die Ausgleichungen über das Konto der Bank von England getreten.

Der Erfolg von alledem ist gewesen, daß die Banknote einen immer beschränkteren Antheil an der Gesammtmasse der Zahlungen erhalten hat.

Im December 1844 betrug der Durchschnitt des Notenumlaufs

	der Bank von England	der englischen Landbanken	zusammen
	21 Millionen £	$7\frac{1}{2}$ Millionen £	$28\frac{1}{2}$
Im December 1895			
	kaum 26 Millionen £	$1\frac{3}{4}$ Millionen £	$27\frac{3}{4}$

*) Ueber das Wort vgl. Rud. Hildebrand, Grimm's Deutsches Wörterbuch, s. v. klar (Bd. 5, 996): „klares Vermögen, d. i. von allen Schulden und Ansprüchen befreit, klarer Gewinn, clear profit, nachdem alle Schulden klar gemacht sind, cleared, bezahlt." In den norddeutschen Seestädten sagt man „klaren" oder „klariren" im Geschäftsleben, zumal im Seewesen = fertig machen, zu Stande bringen, zur Richtigkeit

Es hat also eine absolute Abnahme des Banknotenumlaufs in England stattgefunden, während allein in den Jahren 1876—1895 die Summe der am 1. jedes Monats im Londoner Clearing-House ausgeglichenen Zahlungen von 226 Millionen auf 284 Millionen £ gestiegen, die Summe der im ganzen Jahre ausgeglichenen Zahlungen von 4,963 Millionen auf 7,593 Millionen gestiegen ist.

---

bringen, aus einander setzen; klariren insbesondere eines Schiffes = Zoll zahlen und dadurch das Schiff frei machen (Klarirung, Klarirungszettel, Klarirungsbrief, Klarirungsspesen). Dem entspricht das dänische: klarere, das schwedische: klarera.

Zweites Kapitel.

Das Wesen und die Arten der Banken.

Literatur. Adolph Wagner, Beiträge zur Lehre von den Banken. Leipzig 1857. Derselbe, Die Geld- und Kredittheorie der Peel'schen Bankakte. Wien 1862. Derselbe, Die russische Papierwährung. Eine volkswirthschaftliche und finanzpolitische Studie, nebst Vorschlägen zur Herstellung der Valuta. Riga 1868. Derselbe, System der Zettelbankpolitik. 2. Aufl. Freiburg 1873. Derselbe, Abhandlung: Der Kredit und das Bankwesen, in Schönberg's Handbuch der politischen Oekonomie. Erster Band, S. 413—550 (4. Aufl. Tübingen 1896). Karl Knies, Geld und Kredit. Berlin 1873—1879 („Der Kredit, zweite Hälfte", insbesondere S. 215—478). Erwin Nasse, Die preußische Bank. Bonn 1866. Derselbe, Aufsätze in der Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. Bd. XII, S. 367 ff.; Bd. XV, S. 1 ff.; Bd. XXI, S. 128 ff.; Bd. XXVIII, S. 487 ff.; in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik Bd. XI, S. 1 ff. Derselbe, Artikel: Banken (Bankgeschäfte, Bankpolitik) im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Zweiter Band. Jena 1891. Carlo F. Ferraris, Principii di Scienza Bancaria. Milano 1892. Thomas Tooke, A history of prices and of the state of circulation from 1792 to 1856. London 1838—1857 (deutsche Bearbeitung: Die Geschichte und Bestimmung der Preise während der Jahre 1793—1857, von Thomas Tooke und W. Newmarch. Deutsch und mit Zusätzen versehen von E. W. Asher. Dresden 1858—1859). J. W. Gilbart, A practical treatise on banking. 6. edition. London 1856. Henry Dunning Macleod, The theory and practice of banking. 2. edition. London 1866. Thompson Hankey, The principles of banking. London 1867. Walter Bagehot, Lombardstreet, a description of the money market. London 1873. W. Stanley Jevons, Money and the mechanism of exchange. London 1875. L. Wolowski, La question des banques. Paris 1864. J. E. Horn, La liberté des banques. Paris 1866. Für Frankreich und französische Bankzustände neuerdings namentlich die hieher gehörigen Artikel im Dictionnaire des Finances, publié sous la direction de Léon Say par L. Foyot et A. Lanjalley. Paris 1887—1897. George J. Goschen, The Theory of the foreign Ex-

changes. London 1861 (6. edition. London 1866; 16. edition. London 1894). Théorie des changes étrangers, par G. J. Goschen, traduit et précédé d'une introduction par Léon Say, deuxième édition, suivie du Rapport fait au nom de la commission du budget de 1875 sur le payement de l'indemnité de Guerre et sur les opérations de change qui en ont été la conséquence. Paris 1875. Karl Heiligenstadt, Beiträge zur Lehre von den auswärtigen Wechselkursen, in Conrad's Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. Bd. 59, 60, 61. 1892—1893.

Für Nordamerika die Aufsätze in den neueren Fachzeitschriften: Political Science Quarterly, herausgegeben von der Faculty of political Science of Columbia College, New York, seit März 1886. The Quarterly Journal of Economics, published for Harvard University, Boston, seit 1887. Annals of the American Academy of political and social science, Philadelphia, seit 1890. Publications of the American Economic Association, New York, seit 1886. Hierin: R. M. Breckenridge, The Canadian Banking System, 1817—1890. New York 1895.

I. Das Wesen der Banken.

§ 397. Die historische Entwicklung des Bankwesens, von der wir im voraufgehenden Kapitel einen Abriß gegeben haben, läßt uns im Stiche, wenn wir darin eine deutliche Stufenfolge und Ordnung der verschiedenen Arten der Banken zu finden hoffen.

Namentlich ist diejenige Scheidung, welche neuerdings von angesehenen Schriftstellern des Bankwesens angenommen worden ist, die Scheidung in „Geldbanken" und „Kreditbanken", ein Ergebniß nicht sowohl der Geschichte als der Logik*).

„Geldbanken" sind solche Anstalten, welche das Geld zum Gegenstande des Münzwechsels, der Aufbewahrung, der Umschreibung machen. „Kreditbanken" dagegen solche, welche das Geld auf ihren Kredit empfangen, um es auf fremden Kredit weiterzugeben.

In den Thatsachen der Bankgeschichte, die wir kennen gelernt

*) Wagner (Der Kredit und das Bankwesen, Schönberg's Handbuch der politischen Oekonomie. 4. Aufl. Bd. I, S. 456): „Mit dem Namen ‚Bank' wurden früher und werden zum Theil noch jetzt Unternehmungen und Anstalten einer wesentlich verschiedenen wirthschaftlichen Funktion bezeichnet. Namentlich sind zweierlei solche Anstalten zu unterscheiden — ‚Geldbanken' zur Vermittlung des Geldverkehrs, und ‚Kreditbanken' zur Vermittlung des Kreditverkehrs. Jene sind die älteren, ursprünglich alleinigen, diese die modernen, jetzt überwiegenden, welche sich zum Theil aus den Geldbanken heraus entwickelt haben." Die oben dargelegte Entwicklung der Banken im Einzelnen, die Geschichte der venetianischen Banken, dann der Amsterdamer und Hamburger Bank, stehen mit dieser Ansicht nicht im Einklang.

haben, sind die Geschäfte der beiden Kategorien vom Alterthum her in einander vermengt. Die Geldwechsler sind zugleich diejenigen, welche Kreditgeschäfte machen, die Umschreibebanken (Girobanken u. s. w.) beschränken sich keineswegs auf das Gebiet der Aufbewahrung und Umschreibung deponirter Gelder (Münzen, Edelmetalle); sie geben darauf hin Kredit, ja sie überschreiten häufig — so gerade die italienischen Banken des Mittelalters, so die Hamburgische Girobank — diejenigen Grenzen der Kreditgewährung, welche die heutige rationelle Praxis und die Theorie solchen Bankbetrieben vorschreibt.

Im Bankwesen des 19. Jahrhunderts ist es das englische, welches, der vorangeschrittenen Entwicklung seiner Volkswirthschaft und Arbeitstheilung entsprechend, aus den Thatsachen eine schärfere Umgrenzung des Begriffes der „Bank" hervorgehen läßt — derart, daß alles von demselben ausgeschieden wird, was nicht Annahme und Gewährung von Geldzahlungen auf Kredit in einem beschränkten technischen Sinne bedeutet. Die Geschäfte der sogenannten Geldbanken fallen ebenso außerhalb des Begriffes einer „Bank" in englischem Sinne, wie auf der anderen Seite die Geschäfte der Effektenbanken (Emissionsbanken, crédits mobiliers) über die strenge Linie der Bankgeschäfte hinausgehen, während jene anderen hinter derselben zurückbleiben.

Desto freigebiger ist der Sprachgebrauch des Festlandes, zumal Deutschlands, welcher nicht nur alle jene Zweige des Geschäftslebens unter dem gemeinsamen Namen des Bankwesens zusammenfaßt, sondern diesen auch auf die Versicherungsanstalten ausdehnt, wenigstens in den Bezeichnungen, welche sich eine Anzahl dieser Institute selber beigelegt haben.

§ 398. Abgesehen von den Bedenken, welche überhaupt dagegen sich erheben, daß in den Begriffsbestimmungen unserer Wissenschaft ohne Noth Neuerungen versucht werden, würde auch eine Scheidung wie diejenige, welche den Begriff der „Bank" auf die „Kreditbanken" beschränkte, dagegen die „Geldbanken" davon ausschlösse, auf die Schwierigkeit stoßen, daß die Arten oder Funktionen der Geldbanken sich gerade mit den hervorragendsten Arten der Kreditbanken in der Bankpraxis der Gegenwart verquicken.

Wenn es zweifelhaft sein kann, ob die Umschreibung (Giro) bei den italienischen Banken des Mittelalters diejenige Aufgabe gewesen, welcher die Priorität in der Bestimmung jener Banken zugeschrieben werden muß — von den heutigen Gebilden des Bankwesens, wie sie

auf so hervortretende Weise in den specifischen „Banken" Englands bekannt sind, den Depositenbanken und zumal der Bank von England, dann in den großen Centralbanken des Festlandes, Frankreichs, des Deutschen Reiches u. s. w. — steht es ohne jeden Zweifel fest, daß hier die Ausgabe von Banknoten, die Diskontirung von Wechseln, die Annahme von verzinslichen Depositen, die Bereithaltung laufender Forderungen für die Kunden der Bank behufs Zahlungsanweisung durch Check sich zuerst eingebürgert hatten, daß erst allmälig und accessorisch das Umschreibungsgeschäft (Giro) sich jenen anderen Funktionen angereiht hat, ja gleichsam erst als reife Frucht des modernen Bankwesens aus dem Uebrigen hervorgewachsen ist oder unter unseren Augen hervorwächst, in dem Grade als der Kundenkreis der einzelnen Bank auf der einen Seite, die Größe des Geschäftskreises der Bank auf der anderen Seite zu dem umfassenden Charakter gelangt, welchen einstmals die Kaufmannschaften von Venedig, Amsterdam, Hamburg von vornherein in die Wiege ihrer Girobanken legten, Dank dem so viel umgrenzteren Kreise, für den jene älteren Banken bestimmt waren.

Es wäre daher eine absonderliche Logik, welche die „Girobank" als „Geldbank" den „Kreditbanken" entgegensetzen oder von diesen ausscheiden wollte — in einem Zeitalter, in dem die Girobank als solche und für sich allein überhaupt nicht mehr besteht, die Funktion des Girobankgeschäfts aber ein wesentlicher Zweig der hauptsächlichen Kreditbanken geworden ist.

§ 399. Etwas Aehnliches läßt sich von dem Geschäft der Aufbewahrung von Geldern durch die Banken sagen.

Wie uns die Banken der früheren Jahrhunderte zeigen, hat sich das „Depositum" aus der Rechts- und Wirthschaftsform des strengen Depositums (depositum regulare) in ihnen sehr schnell in ein irreguläres Depositum verwandelt, vermittelt durch die Gemeinschaft der Interessen zwischen Deponenten und Depositaren, die darauf beruhte, daß der Depositar für das reguläre Depositum eine Aufbewahrungsgebühr zur Entschädigung seiner eigenen Kosten fordern mußte, dagegen für das irreguläre Depositum („Depositen" im Sinne der modernen Banksprache) nicht nur auf solche Gebühr verzichten, sondern obenein Zins gewähren konnte, je nachdem es möglich geworden war, solche der Bank anvertrauten Gelder fruchtbar anzulegen durch Darlehen an andere Kunden der Bank.

Indessen diese Entwicklung schließt nicht aus, daß auch der heu-

tigen Bankanstalt Aufgaben zugemuthet werden, welche den Charakter der Aufbewahrung im strengen Sinne (des depositum regulare) an sich tragen. Ein wesentlicher Geschäftszweig der Deutschen Reichsbank besteht in der Aufbewahrung von Werthgegenständen, Edelmetallgeräthen, Werthpapieren u. dgl. m. Aehnliches leisten die Bankinstitute, welche die mannigfaltigsten Zweige des heutigen Bankgeschäfts umfassen, das Emissionsgeschäft neben dem Bankkommissionsgeschäft und dem Kontokorrentgeschäft — die großen Effektenbanken Deutschlands. Ja, die neueste Technik der Einrichtungen für sichere Aufbewahrung gegen die Gefahren des Einbruchs, des Brandes u. s. w. hat Gelegenheit gegeben, daß alle solche Bankanstalten „Stahlkammern" an ihre Kundschaft vermiethen, in welchen dieselben von der Bankverwaltung für ihre Werthobjekte nichts anderes empfangen als den Raum zu sicherer Aufbewahrung.

§ 400. Der Münzwechsel ist mindestens relativ, mit früheren Jahrhunderten verglichen, tief in den Hintergrund getreten gegenüber den sonstigen Zweigen des Bankgeschäfts. Aber auch er haftet, zumal in seiner Entwicklung zum Edelmetallhandel, an gewissen Funktionen des centralen Bankgeschäfts.

Der Münzwechsel in seiner alten Bedeutung ist naturgemäß vermindert worden durch die fortschreitende Vereinheitlichung des Münzwesens innerhalb der großen Staaten, Hand in Hand mit der Centralisation der Großstaaten selber. Wenn es selbst noch im preußischen Staate über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus möglich war, daß die Prüfungsgebühr für das Maturitätsexamen eines Staatsgymnasiums laut amtlicher Vorschrift in fremdländischen Dukaten entrichtet werden mußte, die bei dem Geldwechsler gekauft wurden, um aus der Hand der Examinatoren an diese alsbald wieder zurückzugelangen — so hat man ein Merkzeichen der Buntscheckigkeit des Münzwesens älterer Zeit, welches theils aus der Zerrissenheit der Münzregalität, theils aus der Unordnung des Währungswesens entsprang und seine Abhülfe täglich und stündlich in dem Umtausch der Münzen suchte.

Die Wechsler übten, je unvollkommener das Münzwesen entwickelt war, um so mehr eine ergänzende Funktion. In allen den Jahrhunderten, da es eine Geldwirthschaft, aber noch kein geordnetes Münzwesen im Sinne des modernen Staates gab, hatten sie die Aufgabe, Feingehalt, Gewicht, Unversehrtheit, Erkennbarkeit, Umlaufsfähigkeit der Münzen zu bekunden — bis die vollendete Münzverwaltung des geordneten Staatswesens solche Dienste überflüssig machte.

Ein Rest blieb übrig. Wo die Grenze dieser neuen Großstaaten war, da hörte regelmäßig auch die Einheit der Münzordnung auf. Für den Uebergang der Münzen auf dem einen Gebiet in das andere blieb der Zustand erhalten, der in früherer Zeit von Stadt zu Stadt, von Territorium zu Territorium herrschte, der bei entsprechender Rückständigkeit staatlicher Ordnung auch heutzutage noch in manchen Ländern zu finden ist.

Doch dieser Rest ist in den Staaten des entwickelten Bankwesens ein geringes Stück, an der Größe der übrigen gemessen. Unter den mancherlei verkehrten Einwendungen, welche bei der Münzreform im neuen Deutschen Reiche gemacht wurden, war die verkehrteste die: die Ablehnung der französischen Rechnungseinheit der Franken und die Annahme einer selbständigen Rechnungseinheit sei aus Nachgiebigkeit gegen die großen Banken erfolgt, welche an der Verschiedenheit der Münzen, weil an dem Münzwechsel, interessirt seien. In der That war und ist das Interesse der „großen Banken" an dem Münzwechsel ein so geringes, daß vielmehr die entgegengesetzte Richtung der deutschen Münzreform auf seiner Seite gelegen hätte.

Dafür gehört der Edelmetallhandel mitten in den Geschäftsbereich der großen centralen Notenbanken hinein. Das Banking Department der Bank von England, schrieb Walter Bagehot im Jahre 1873*), ist die einzige große Niederlage in Europa geworden, aus der zu jeder Zeit Gold sofort zu haben ist. Diese Eigenschaft als großer Käufer und Verkäufer, Importeur und Exporteur von Edelmetall, ist für die Bank von England wie für jede andere große Notenbank (gleich der Deutschen oder Französischen Reichsbank) dadurch bedingt, daß sie die Schwankungen des Bedarfes an Zahlungsmitteln, Zufluß und Abfluß der Kreditsurrogate des Geldes, daß sie den Metallvorrath für das eigene Land im Zusammenhange mit den Ansprüchen der anderen Länder regulieren soll.

Die Ordnung des großen Kreditumlaufs im Zahlungswesen einer heutigen Volkswirthschaft ruht auf der Ordnung des Edelmetallwesens; die Centralbanken sind die Organe für die Handhabung dieser Ordnung, indem sie die beständigen Lagerhalter wie für den Kredit, so für das Edelmetall sind.

---

*) Lombard Street, a description of the money market. London 1873, p. 185.

§ 401. Haben wir hiemit gefunden, daß die Funktionen der sogenannten Geldbanken sich in die Funktion gerade der modernen sogenannten Kreditbanken hineindrängen und eine begriffsmäßige Scheidung beider Arten also ebenso wenig angeht, wie sie historisch sich begründen läßt, so betrachten wir jetzt die Banken in ihren wesentlichen Aufgaben als Organe der Kreditvermittlung.

In dieser Eigenschaft kontrahiren die Banken Geldschulden, um auf der anderen Seite Geldguthaben zu erwerben. Ihre produktive Leistung beruht hiebei darauf, daß ihre Vermittlung die Nutzungen des Geldkapitals in solche Hände überleitet, in denen sie fruchtbar gemacht, oder in höherem Grade fruchtbar werden als in denen, aus welchen sie an die Bank gelangt sind. Der Entgelt für diese produktive Leistung ist der Gewinn der Bank. Die beiden Hälften ihres Betriebes, je nachdem sie Schulden kontrahirt oder Forderungen erwirbt, werden als „Passivgeschäfte" oder „Aktivgeschäfte" bezeichnet.

Der oberste Grundsatz des Bankbetriebes ist die Harmonie dieser beiden Hälften. Denn weil die Art der Verpflichtungen, welche die Bank eingeht, zumal hinsichtlich der Frist der ihr kreditirten Schulden, eine verschiedene ist, so müssen auch die Guthaben der Bank der Art dieser Schulden angepaßt sein. Eine Schuld, die der Gläubiger von der Bank täglich, binnen weniger Wochen oder Monaten zurückzufordern berechtigt ist, verlangt ein Guthaben der Bank, welches ihr gegenüber ebenso prompt zur Einlösung gelangt.

Weil es aber Bedürfnisse des Geldkapitalienverkehrs giebt, welche mit so kurzen Fristen sich nicht befriedigen lassen, so muß die Bank, um ihren Verpflichtungen jederzeit genügen zu können, entweder diese Gattung von Kreditbedürfnissen von ihrem Geschäftsbetriebe ausschließen, oder sie muß auf diese besonderen Bedürfnisse sich einrichten, indem sie Schulden kontrahirt, welche auf ebenso lange Fristen gestellt sind.

Weil nun das Leben der heutigen Volkswirthschaft eine hinreichende Mannigfaltigkeit von Beziehungen des Kreditverkehrs von selber erzeugt, so kommt es für die Einrichtung eines korrekt geführten Bankbetriebes nur darauf an, daß eine richtige Gruppirung dieser Beziehungen stattfindet.

Als Material des Passivgeschäfts giebt es Bedürfnisse ebensowohl nach kurzfristiger Ausleihung von Kapital wie nach langfristiger Festlegung des Darlehens — jederzeit verfügbare, momentan entbehrliche Geldsummen einerseits, dauernd als Rentenfonds angelegte Kapitalien andererseits. Als Material des Aktivgeschäfts melden sich die Bedürfnisse des Handels und des Gewerbes, welche auf die Frist weniger

Monate Kredit verlangen, binnen deren die Handelswaare, das gewerbliche Produkt umgesetzt sein soll, ebenso wohl wie die Bedürfnisse des Landwirthes, welcher sein Grundstück durch eine Kapitalanlage verbessern will, deren Ertrag ihm erst nach einer Reihe von Jahren die Tilgung ermöglicht.

§ 402. Die ersten Grundsätze geordneten Bankwesens führen hienach die Arbeitstheilung der Banken mit sich.

Während aber sonst die unentwickelte Arbeitstheilung nur eine unreifere Stufe der Volkswirthschaft bedeutet, auf der es gelingt, die Bedürfnisse derselben, obwohl in anderer Form, zu befriedigen, ist bei den Banken ein Mangel an Arbeitstheilung, welcher bis zu jenem Gegensatze hinabreicht, geradezu eine Gefährdung ihrer Lebensbedingungen, nämlich der Fähigkeit, ihren Verpflichtungen zu genügen.

Ein verbreitetes Beispiel solcher unentwickelten Arbeitstheilung (obwohl regelmäßig ohne die Konsequenzen der hier angedeuteten Gefahren, die freilich virtuell immer vorhanden sind und in kritischen Augenblicken sich vollziehen mögen) bietet ein großer Theil der alten Sparkassen, sofern sie die Gewohnheit haben, die bei ihnen auf kurze Fristen belegten Einlagen auf Hypotheken, d. h. auf lange Fristen auszuleihen.

Die strenge Konsequenz eines geordneten Bankbetriebes wird erst durch die Arbeitstheilung gezogen, welche verschiedene Arten von Banken schafft und mit dieser Verschiedenheit der Aufgaben betraut.

Die wirklich bestehenden Arten von Banken entsprechen dieser Anforderung: Diskontobanken, Zettelbanken (Notenbanken), Depositenbanken, Sparbanken, Konto-Korrentbanken, Checkbanken, Lombardbanken auf der einen Seite; Hypothekenbanken (Bodenkreditbanken, Pfandbriefinstitute), „Kreditanstalten" (Effektenbanken, Emissionsbanken, Crédits mobiliers) auf der anderen Seite.

Sie entsprechen dieser Anforderung, insofern als in den beiden hier aufgeführten Gruppen der Gegensatz kurzfristiger und langfristiger Darlehensgeschäfte verkörpert ist.

Aber die Arbeitstheilung der Banken thut, wie es diese Aufzählung der hauptsächlichen Arten von Banken zeigt, noch mehr. Innerhalb der Gruppe der kurzfristigen Darlehensgeschäfte, wie innerhalb der Gruppe der langfristigen Darlehensgeschäfte giebt es im Einzelnen verschiedene Zwecke des Darlehens, die ihrerseits verschiedene Arten der Banken hervorrufen. Das langfristige Darlehen, welches die Hypothekenbank

ertheilt, wendet sich wesentlich anderen Kreisen der Volkswirtschaft zu, als das ebenfalls langfristige Darlehen, welches die „Kreditanstalt" in spekulativen Unternehmungen festlegt. Das kurzfristige Darlehen, welches die Sparbank annimmt, entspringt anderen Kreisen, als das ebenfalls kurzfristige Darlehen der Checkbank.

Hiezu kommt, daß die Bezeichnung jener Arten aus der Willkür des praktischen Sprachgebrauches, nicht aus einer systematischen Anordnung entsprungen ist. Woher wohl manche von ihnen, aber keineswegs alle einander ausschließen. Denn weil ihr Name zum Theil dem Passivgeschäft, zum Theil dem Aktivgeschäft entlehnt ist, so muß auch bei der entwickeltsten Arbeitstheilung hierin nur dieselbe Art der Bank, aus dem Standpunkte ihrer beiden Hälften gesehen, erscheinen.

Dieses trifft zu für die Notenbank, welche ihren Namen von dem Passivgeschäft erhält, das sie treibt, zugleich aber Diskontbank sein muß, weil das Diskontgeschäft (Ankauf von Wechseln gegen Abzug des Zinses) die hauptsächliche Richtung ihres Aktivgeschäftes ist. Es trifft ähnlich zu für die Depositenbank, welche den Namen von ihrem Passivgeschäft trägt, während sie Diskontbank, Konto-Korrentbank, Checkbank — das eine oder das andere oder alles mit einander — sein muß, um die entsprechenden Aktivgeschäfte zu machen, welche zu ihrem Passivgeschäft gehören.

Die Arbeitstheilung kann die einzelnen Zweige fortschreitend sondern, sie kann aber die beiden Hälften nicht von einander trennen.

Wir betrachten im Folgenden die hauptsächlichen Arten der Banken, wie sie in der modernen Volkswirthschaft nach dem Stande der Arbeitstheilung sich entwickelt haben, und beginnen mit der wichtigsten derselben.

II. Die Notenbanken.

§ 403. Als Ersatzmittel der baaren Geldzahlung ist die Umschreibung in den Büchern einer Bank in gewissem Sinne die vollkommenere Form verglichen mit der Banknote. Denn die Umschreibung erreicht ihren Zweck auf einfacherem und gefahrloserem Wege, während die Banknote die Ausfertigung einer Schuldurkunde, die auf den Inhaber gestellt ist, und damit die Gefahr des Verlustes für den Inhaber in sich schließt.

Es scheint daher ein Widerspruch, daß die vollkommenere Form

die ältere ist, die Banknote dagegen das neuere Geldsurrogat, das erst spät auf die Umschreibung gefolgt ist.

Die Lösung des Widerspruches liegt darin, daß die Banknote eine Eigenschaft vor der Umschreibung voraus hat, welche für die Volkswirthschaft der Gegenwart und für die Vorbereitung derselben in den letzten Jahrhunderten von entscheidender Bedeutung ist. Die Umschreibung nämlich schränkt naturgemäß den Kreis der Betheiligten auf die Kundschaft der einzelnen Girobank ein. So lange es sich um keine anderen Zahlungen handelt, als um diejenigen eines solchen Kreises, genügt die Umschreibung. Wie der große Handel überhaupt der Vorläufer für so viele Entwicklungen der modernen Volkswirthschaft ist, so ist er es auch für das Zahlungswesen. Aber er ist es dadurch, daß er eine Oase in der unentwickelten Volkswirthschaft bildet. Sobald die Geldwirthschaft und ihre Technik über diese Oase hinausdringt, entsteht das Bedürfniß nach Geldsurrogaten, welche an den engen Kreis der großen Kaufleute der einzelnen Handelsstadt nicht gebunden sind.

Dieses Bedürfniß erfüllt die Banknote. Sie macht die Geldforderung an die Bank unabhängig von der Zugehörigkeit zu dem Kreise ihrer Kunden. Sie trägt das Ersatzmittel der Zahlung und Aufbewahrung von baarem Gelde hinaus in die breiten Schichten der ganzen Volkswirthschaft, welche zum großen Theile mit der Bank selber, ja mit irgend einer Bank keinerlei Beziehungen haben, die selbst den wirthschaftlichen und rechtlichen Charakter einer Banknote nicht verstehen. Die Banknote ist daher auch, der Münze ähnlich, in festen typischen Werthgrößen abgegrenzt, deren Vielfaches, zusammen mit kleineren Zahlungsmitteln, den individuellen Betrag der einzelnen Zahlung herzustellen hat.

Wo sich dagegen jene mittelalterliche Abschließung eines kaufmännischen Kreises bis in die Gegenwart fortsetzt, behauptet sich auch die überlegene Technik der Umschreibung. Das klassische Beispiel dafür ist die Hamburgische Bank, welche (seit der Neugestaltung des deutschen Notenbankwesens durch Reichsgesetz vom 14. März 1875 als Filiale der Reichsbank) der Mittelpunkt des Zahlungswesens durch Umschreibung für die Gesammtheit der wohlhabenderen hamburgischen Bevölkerung geblieben ist.

§ 404. Aus dieser Natur der Banknote ergiebt sich ihre Uebereinstimmung mit dem Wesen jeder Bankanweisung, welche in beliebiger Form auf das Guthaben des Ausstellers bei der Bank gerichtet ist und an Zahlungsstatt einem Dritten übergeben wird. Aber es ergiebt sich

zugleich daraus ihre Verschiedenheit von den anderen Formen der Bankanweisung, weil sie durch ihre papiergeldähnliche Beschaffenheit in die breiten Kreise der Bevölkerung dringt und sich nicht auf die besonderen (fachlichen, berufsmäßigen, abgeschlossenen) Kreise der Banken beschränkt.

Sie hat mit den sonstigen Bankanweisungen gemein, daß sie auf ein Guthaben in der Bank gerichtet ist, nicht auf ein Depositum im strengen (juristischen) Sinne, sondern auf ein Depositum im Sinne der modernen Bankpraxis. Sie befindet sich dadurch in einem Gegensatze zu den Depositenscheinen (Depotscheine, Goldcertifikate, Silbercertifikate), welche auf eine konkrete Summe Geldes oder Edelmetalles lauten, weil eine solche Summe der Bank zur Aufbewahrung schlechthin und nicht zur Verwerthung anvertraut ist. Solche Scheine sind die Goldcertifikate des Clearinghouse von New York, sind die Schatznoten (Silbercertifikate), wie sie vom Schatzamte zu Washington gemäß dem Münzgesetze (der Shermanakte) von 1890 über wirklich im Schatze der Vereinigten Staaten niedergelegtes Silber ausgestellt werden.

Die Banknote befindet sich zu diesen Depositenscheinen in demselben Gegensatze, wie die Bankanweisung über ein Guthaben in der Bank zu dem Giro der „Geldbank" (Hamburg, Amsterdam), welche auf niedergelegte und aufbewahrte Quantitäten Silbers sich gründet.

Die Banknote ist demnach eine Krediturkunde des modernen Bankverkehrs, aber eine solche, welche durch ihre Bedeutung für das moderne Geldwesen eine besondere Regelung im öffentlichen Interesse verlangt.

§ 405. Vom *Gelde*, als deren Ersatzmittel die *Banknote* — neben anderen Krediturkunden, aber in eigenartiger Weise — dient, *unterscheidet* sich dieselbe dadurch, daß sie nur eine *Forderung* auf Geld ist, nicht selber Geld.

In dieser Eigenschaft steht die Banknote in einer Reihe mit den anderen Forderungen, welche an die Bank gestellt werden, insbesondere mit den Guthaben im Giroverkehr. Wenn also eine Notenbank zugleich Girobank ist, wie es bei den großen Notenbanken der Gegenwart der Fall ist (Bank von England, Deutsche Reichsbank) und neuerdings immer mehr in Gebrauch kommt (namentlich bei der Deutschen Reichsbank) — so erlangt man einen Einblick in den Stand ihrer Verpflichtungen und einen richtigen Vergleich zwischen ihren Passiven und ihren Aktiven erst dadurch, daß man neben den umlaufenden Banknoten auch ihre Giroverbindlichkeiten in Betracht zieht.

Denn die Notenbank, welche ihren Kunden Wechsel diskontirt

oder (ohne Wechsel) eine Summe gegen Unterpfand (Lombarddarlehen) oder sonst zur Verfügung stellt, setzt dieselben in die Lage, zu wählen, ob sie dafür Banknoten ausgezahlt haben oder im Umschreibeverkehr zu Gunsten eines Dritten Anweisung geben wollen. Zwischen Banknotenausgabe und Giroguthaben findet daher ein Hin- und Herfließen statt, welches lediglich von dem Entwicklungsgrade des Giroverkehrs der betreffenden Bank und von der Bestimmung der zu zahlenden Summe für den Kreis der am Giroverkehr Betheiligten oder der außerhalb Stehenden abhängt.

Hieraus ergiebt sich, daß der Umfang der durch Kredit erzeugten Ersatzmittel des baaren Metallgeldes keineswegs bloß auf der Menge der Banknoten, die eine Notenbank ausgiebt, beruht, sondern zugleich auf der Menge der ohne die Form der Banknote gewährten Guthaben, welche die Bank ihren Kunden zur Verfügung stellt.

Die Sicherheit beider Gattungen von Ersatzmitteln des baaren Geldes ist gleichmäßig dadurch bedingt, daß eine hinreichende Masse baaren Geldes in jedem Augenblicke bereit liegt, in welchem statt jener Ersatzmittel, oder auf Grund der dadurch bedingten Forderungen an die Bank, die baare Zahlung von ihr verlangt wird.

Wir haben gesehen, daß es der *oberste Grundsatz* jedes korrekten Bankbetriebes ist, die Gewährung von Kredit so einzurichten, daß die Fälligkeit der Verpflichtungen der Bank mit ihren Forderungen harmonirt. Es ist nur eine Anwendung dieses obersten Grundsatzes auf das besondere Gebiet der *Notenbanken*, daß ihre Verwaltung für das rechtzeitige Rückfließen der gewährten Kredite und hiedurch für das richtige Verhältniß von baarem Gelde und Ersatzmitteln desselben sorgt.

§ 406. Dem *Gelde nähert* sich die *Banknote* — im Unterschiede von den durch den Bankverkehr gegebenen sonstigen Ersatzmitteln des Geldes — dadurch, daß sie in die weiteren Kreise derjenigen eindringt, ja für diejenigen bestimmt ist, welche überhaupt Geldzahlungen (von einer gewissen Höhe, die über minimale Größen hinausgeht) zu leisten oder zu empfangen haben, und welche zum großen Theile das fachmännische Verständniß ihres rechtlichen Unterschiedes von dem wirklichen Gelde nicht besitzen.

Dieser Mangel der Unterscheidung wird durch die Gewohnheit eines staatlichen *Papiergeldwesens* befördert, wie es in Deutschland hergebracht ist als Ergänzung der bis 1873 herrschenden Silberwährung (behufs Erleichterung der Geldumsätze), wie es fortgesetzt worden ist auf

dem Boden der Reichsgesetzgebung und der Goldwährung (vgl. Syst. II, § 526).

Obwohl auch diese Art des Staatspapiergeldes (Reichspapiergeldes) nicht als „Papiergeld" im strengen Sinne anzusehen ist, d. h. ein solches, welches selber Geld, nicht nur Ersatzmittel von Geld, selber also Währung (Papierwährung) ist — so genügt gerade jene eingeschränkte Funktion des Papiergeldes (im weiteren Sinne), um die Aehnlichkeit desto mehr in den Vordergrund treten zu lassen und den Unterschied für die Masse des Publikums desto mehr zu verwischen. Denn diese Art des Papiergeldes ist die in geordneten Währungsverhältnissen (wie der gegenwärtigen im Deutschen Reiche) vorkommende. Die andere Art, das Papiergeld im engeren Sinne, ist eine Abnormität (vgl. Syst. II §§ 547—556), welche nur bei großen finanziellen Störungen sich an die Stelle der Metallwährung drängt.

Freilich erzeugt die Banknote durch den Anlaß ihrer Ausgabe sich selber eine Schranke, verschieden von dem Papiergelde im weiteren Sinne. Dieses letztere wird ausgegeben, um Zahlungsverpflichtungen des Staates zu tilgen (Staatsgehalte, Staatslieferungen u. s. w.). Die Banknoten dagegen gelangen zur Ausgabe behufs Gewährung eines kurzfristigen Darlehens auf Wechsel oder Lombard, um nach Ablauf dieser Frist zur Tilgung der Darlehen zurückzuströmen. Ihr Beruf im Geldwesen ist es (zusammen mit dem Giroverkehr u. s. w.), die Dehnsamkeit der umlaufenden Zahlungsmittel — bei gleichbleibender Edelmetallmasse — zu bewirken.

Indessen diese Schranke, die in der Rückströmung der Banknoten als Folge der kurzfristigen Darlehen liegt, ist für sich allein keine ausreichende Schutzwehr gegen Ueberspannung jener Dehnbarkeit und gegen Ausschreitungen, die durch ein Uebermaaß der Banknotenausgabe geschehen können.

§ 407. Aus der hier dargelegten Natur der Banknote ergiebt sich für die Verwaltung der Notenbanken, d. h. der im Mittelpunkte jeder heutigen großen Volkswirthschaft stehenden Banken, eine doppelte Aufgabe.

Erstens nämlich die Aufgabe, die allgemeinen Grundsätze normalen Bankbetriebes — Uebereinstimmung der Aktivgeschäfte und der Passivgeschäfte der Bank — für diese Gattung der Banken im Einzelnen durchzuführen.

Zweitens die Aufgabe, der eigenthümlichen Bedeutung der Noten-

banken durch eine entsprechende Organisation und öffentliche Verwaltung gerecht zu werden.

Die erstere Aufgabe ruht auf der Erkenntniß, daß die Banknoten täglich fällige Verpflichtungen sind, welche zu erfüllen die Notenbank täglich gerüstet sein muß.

Die Banknote ist aber kein Depotschein, welcher auf ein Depositum (im strengen Sinne) lautet, das seiner juristischen Natur zufolge nicht antastbar für die Bank ist. Sie ist eine Krediturkunde über Geld, welches der Bank bis zur Rückforderung auf unbestimmte Zeit anvertraut ist, gleich jedem Darlehen, behufs wirthschaftlicher Verwendung. Eine solche Verwendung wird unmöglich und der Kredit, der durch die Banknote der Bank gewährt ist, wäre für die Bank unbrauchbar, wenn die Bank sich bereit halten müßte, täglich die Gesammtheit dieser täglich kündbaren Verpflichtungen einzulösen. Es ist in der That nur eine schwebende Verpflichtung, deren rechtlicher Umfang sich beständig auf einen kleineren thatsächlichen Umfang zusammenzieht. Wie die Straßen einer Stadt Jedermann zugänglich sind, und nicht genügen würden, wenn alle dazu Berechtigten zu gleicher Zeit von ihrem Rechte Gebrauch machen würden, ihre wirkliche Breite also darauf berechnet ist, daß thatsächlich immer nur ein gewisser Theil der Berechtigten die Straße zugleich passirt — so ist der Betrieb der Notenbank auf diese Differenz zwischen den fälligen Verpflichtungen und dem jeweiligen zur Einlösung präsentirten Theile derselben gestützt.

Indessen diese Differenz ist keine konstante Größe. Wäre sie das, so würde die Bankverwaltung durch eine mechanische Grenze gegen die Präsentation eines bestimmten Theiles der ausgegebenen Notenmenge sicher gestellt sein und sie könnte über den in dieser Form und in diesem Umfange ihr gewährten Kredit nach Belieben verfügen. Nehmen wir beispielshalber an, für eine gegebene Notenbank und eine gegebene Menge der ausgegebenen Noten in einem bestimmten Lande würde diese Differenz gleich der Hälfte sein, so konnte über eben diese Hälfte seitens der Bank in beliebiger Weise und für irgend welche Form des Darlehens an Dritte, für irgend welche spekulative Anlage frei verfügt werden.

In Wirklichkeit verhält es sich anders.

§ 408. Die Schwankungen in dem Umfange des Bedarfs an Banknoten — wie an Zahlungsmitteln überhaupt — sind bedingt durch die Jahreszeiten, die Quartalwechsel, die Monate lebhafterer Ge-

schäftsthätigkeit einerseits, die Monate der verhältnißmäßigen Ruhe in den Geschäften.

Sie sind bedingt durch die Perioden entfesselten Unternehmungsgeistes und die darauf folgenden Reaktionen (vgl. §§ 215 ff.). In den ersteren ein großer Bedarf an Zahlungsmitteln, in den letzteren ein Herabsinken dieses Bedarfs.

Solch ein Ebben und Fluthen des Geschäftslebens findet in leichteren Bewegungen innerhalb jeden Jahres, in stärkeren Gegensätzen im Laufe der verschiedenen Jahre statt.

Den Schwankungen des dadurch bedingten Zahlungsmittelbedarfs könnte mit baarem Gelde nur dadurch genügt werden, daß ein Maximum desselben, für den höchsten thatsächlich vorkommenden Bedarf, stets in Vorrath liegt, sei es in den Kassen der einzelnen Haushaltungen, sei es in den gemeinsamen Reservoirs der Volkswirthschaft, in Staatskassen, Banken u. s. w.

Erst durch die Surrogate des baaren Geldes, welche der Kredit gewährt, durch die Banknoten, Depositen, Bankgutschriften, ist es möglich, jener Elasticität des Geldbedarfs durch ein elastisches Surrogatwesen zu genügen, und eine große Masse brachliegenden Metallgeldes entbehrlich zu machen, gleichsam mit einem so viel kleineren oder so viel weniger kostbaren Kapital dieselbe Leistung des Geldverkehrs zu befriedigen. Ein Vortheil, an dem die Einzelnen wie die gesammte Volkswirthschaft theilnehmen.

Indessen die Bedingung, um welche dieser Vortheil zu erlangen ist, knüpft sich an eine wohlgeordnete Einrichtung des Bankbetriebes, der es gelingt, dieser schwankenden Umstände Herr zu bleiben.

§ 409. Die angemessene Methode zu diesem Zwecke ist die Auswahl zweckentsprechender Richtungen des durch die Notenbank gewährten Kredits — der richtigen Formen des Aktivgeschäfts.

Diese müssen so geartet sein, daß sie die Bankverwaltung befähigen, zu jeder Stunde die Anforderungen für die Deckung der Banknoten zu befriedigen. Der Dehnsamkeit des Notenbedarfes muß eine gleiche Dehnsamkeit der Aktiva entsprechen, in denen die Bank den ihr vermittelst der Banknoten gewährten Kredit anlegt. Der täglichen Kündbarkeit der Passiva, der Rückströmung in kürzeren oder längeren Perioden, müssen die zur Verwandlung in baares Metallgeld fähigen Aktiva angepaßt sein.

Daher keine Kapitalanlagen, die auf lange Frist gebunden sind,

sondern kurzfristige Wechsel, in der Regel auf 2—3 Monate laufend (Diskonten), welche mit der regelmäßigen Rückströmung der Banknoten, die dafür gezahlt worden sind, selber fällig werden, welche aber namentlich vermittelst der Höhe des Zinsfußes bei ihrer Diskontirung durch die Bank, dazu dienen, ein richtiges Verhältniß zwischen der Masse der ausgegebenen Banknoten und dem Baarvorrath der Bank herzustellen. Bei zu starker Nachfrage nach Zahlungsmitteln (in Form von Banknoten) durch Angebot von Diskonten an die Bank eine Steigerung des Zinsfußes und dadurch eine Regulirung des Gleichgewichts zwischen Banknoten und Baarvorrath. Bei reichlichem Baarvorrath und mäßiger Nachfrage ein niedriger Zinsfuß.

Neben den Wechseln stehen die Darlehen auf Unterpfand (Lombarddarlehen, Lombardgeschäft), auf marktgängige Waaren des Großhandels oder auf Werthpapiere von erster Qualität. Um dem Zwecke bankmäßiger Deckung zu genügen, müssen auch sie — ebenso wie die Wechsel — auf kurze Frist sich beschränken, daneben eine Werthgrenze der Beleihung innehalten, innerhalb deren sie, auch bei starker Preisschwankung, ihre volle Deckung behaupten*).

---

*) Am 10. Juli 1897 betrugen in Millionen Mark bei der

Bank von England.

Jahr	Kassa	Davon Gold	Notenumlauf	Wechselvorschüsse	Giroeinlagen
1876	619,52	619,52	565,44	349,86	552,60
1895	750,40	750,40	528,42	469,84	818,22
1896	963,67	963,76	545,90	573,50	1114,22
1897	734,34	734,62	560,92	594,28	1017,90

Bank von Frankreich.

1876	1469,18	500,00	1985,36	387,79	303,04
1895	2639,50	1634,30	2796,60	636,40	446,90
1896	2640,31	1627,52	2887,25	774,85	461,25
1897	2589,90	1609,74	2952,46	528,61	533,70

Reichsbank.

1876	595,18	300,00	733,21	524,46	278,75
1895	1049,69	750,00	1126,67	668,10	487,15
1896	923,70	680,00	1089,93	764,33	498,32
1897	913,39	650,00	1093,03	649,17	481,06

Oesterreichisch-Ungarische Bank.

1876	235,39	22,20	583,24	290,90	—
1895	625,25	399,00	797,00	295,25	—
1896	766,11	546,78	966,72	276,00	38,66
1897	839,72	624,45	1033,66	216,68	—

§ 410. Die zweite Aufgabe, die öffentliche Organisation der Notenbanken („Bankpolitik") weist dann allerdings über diese Sphäre einer korrekten Banktechnik hinaus. Sie stellt die Forderung, daß wegen der eminenten öffentlichen Bedeutung des Banknotenwesens eine öffentliche Behandlung derselben eingreife.

Der enge Zusammenhang mit dem Geldwesen des Landes, der Schutz der Volksgesammtheit gegen vertrauensunwürdige Kreditsurrogate, welche das Geld ersetzen wollen, die Regulirung der Masse der Umlaufsmittel je nach dem wechselnden Bedarf, insbesondere aber das Eintreten in kritischen Momenten mit dem Nachdrucke einer überlegenen Kreditgewalt und die Ueberwachung des Edelmetallvorrathes einer Volkswirthschaft — diese Gründe haben mit bemerkenswerther Uebereinstimmung der verschiedenen Staaten im Laufe des 19. Jahrhunderts immer mehr zur

---

Die vier Banken zusammen.

Jahr	Kassa	Davon Gold	Noten-Umlauf	Wechsel-Vorschüsse	Giro-Einlagen
1876	3159,27	1441,72	3867,25	1552,92	1138,23
1895	5054,84	3533,60	5248,69	2069,89	1752,24
1896	5293,88	3818,06	5489,80	2388,68	2112,75
1897	5077,63	3618,81	5640,07	1988,74	2032,66

Für die Deutsche Reichsbank allein zeigt die Wochenübersicht vom 7. Oktober 1897 (verglichen mit der Woche vorher, 30. September) — unmittelbar vor der Diskonterhöhung auf 5 Procent — das Folgende:

Aktiva.

1.	Metallbestand (der Bestand an kursfähigem deutschen Gelde und an Gold in Barren oder ausländischen Münzen), das Pfund fein zu 1392 Mark berechnet	Mark 748 188 000, Abnahme	Mark 7 758 000
2.	Bestand an Reichskassenscheinen	19 537 000, Zunahme	107 000
3.	„ „ Noten anderer Banken . . .	9 945 000, Abnahme	2 368 000
4.	„ „ Wechseln	829 563 000, Abnahme	34 181 000
5.	„ „ Lombardforderungen	128 781 000, Abnahme	19 212 000
6.	„ „ Effekten	8 330 000, Abnahme	314 000
7.	„ „ sonstigen Aktiven	56 365 000, Zunahme	811 000

Passiva.

8.	Das Grundkapital	120 000 000 unverändert.	
9.	Der Reservefonds	30 000 000 unverändert.	
10.	Der Betrag der umlaufenden Noten . .	1 242 109 000, Abnahme	44 814 000
11.	Die sonstigen täglich fälligen Verbindlichkeiten	385 580 000, Abnahme	19 420 000
12.	Die sonstigen Passiven	23 020 000, Zunahme	1 319 000

staatlichen Ordnung und zur Centralisation der Notenbanken geführt.

Die Entwicklung der Notenbanken unter dem Gesichtspunkte der großen Fragen der Organisation ist eine jener auffallenden Erscheinungen des neuen Zeitalters, da im Angesichte der verbreiteten Lehre vom freien Wettbewerb individualistischer Unternehmungen die thatsächliche Tendenz der Gesetzgebung sich allenthalben immer entschiedener zu dem Gegentheil dieses freien Wettbewerbes gewendet hat.

Die Freiheit der Notenbanken („Bankfreiheit" gemeinhin genannt) liegt rückwärts, die Ordnung der Notenbanken liegt vorwärts für den Standpunkt der heutigen Volkswirthschaft.

§ 411. Zumal in dem klassischen Lande, welches die Volks-, Geld- und Kreditwirthschaft der Gegenwart einleitet, beobachten wir eine fortschreitende Einengung der Bankfreiheit durch staatliche Ordnung.

In England war bis zum Jahre 1844 die Notenausgabe einzelnen Personen und Gesellschaften von nicht mehr als 6 Mitgliedern gestattet. Nur die Ausgabe von Noten unter 1 £ war seit 1775, von Noten unter 5 £ 1777—1797 und wieder von 1829 an verboten. Thatsächlich gab die Beschränkung der Mitgliederzahl der Bankgesellschaften (die erst 1826 und nur für die von London 65 engl. Meilen entfernten Orte aufgehoben wurde) der Bank von England das Uebergewicht, welche ohnehin seit ihrer Gründung auf die Verbindung mit der Finanzverwaltung des Reiches gestützt war. Seit dem Jahre 1844 ist die Centralisation durch die Bank von England vollendet worden, nachdem immer erneute Erfahrungen an dem Zusammenbruche der kleinen Notenbanken gemacht worden waren.

In Schottland bestand Bankfreiheit bis 1845, ohne die Beschränkungen der älteren englischen Bankgesetzgebung. Trotz relativ günstiger Erfahrungen an der Bankfreiheit ist man hier davon abgegangen.

Die weitestgehenden Experimente mit der Bankfreiheit sind in mehreren der Vereinigten Staaten von Amerika während der ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts gemacht worden. Eine Wendung bedeutet hier das Bankgesetz des Staates New York vom 18. April 1838. Dasselbe verpflichtet die Banken, für alle ausgegebenen Noten bei einer öffentlichen Behörde Sicherheit zu bestellen. Die Noten werden von einem Staatskontrolleur gleichmäßig für alle Banken ausgestellt und gegen Hinterlegung eines gleichen Betrags von Schuldscheinen des Staates New York den Banken ausgeliefert.

Das New Yorker Beispiel wurde in mehreren anderen Staaten der Union und namentlich in dem Unionsgesetz von 1864 befolgt. Dieses hob die Berechtigung der bisherigen Banken zur Notenausgabe auf, verpflichtete die fortan errichteten Notenbanken, Schuldscheine der Vereinigten Staaten bei dem Bankkontrolleur der Union zu hinterlegen, wofür sie Banknoten (zum Betrage von 90 Procent) erhielten, die nach einheitlichem Formular hergestellt waren. Außerdem schrieb das Gesetz für Deckung und Einlösung der Noten, wie für den Bankbetrieb eingehende Bestimmungen vor. Dazu kam 1874 ein Gesetz, demzufolge die Banken bei dem Schatzamt der Vereinigten Staaten für 5 Procent ihrer umlaufenden Notenmenge baares Geld übergeben müssen, als bereiten Fonds, aus welchem das Schatzamt die Noten einzulösen ermächtigt wird. Die anfänglich vorgeschriebene Beschränkung der Banknotenmenge und ihre Vertheilung auf die einzelnen Staaten ist durch Gesetz von 1875 aufgehoben.

Das Gesetz der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 8. März 1881 ist der Gesetzgebung der amerikanischen Union verwandt. Es sollen 40 Procent der ausgegebenen Noten durch Baargeld, der Rest durch hinterlegte Werthpapiere oder die Bürgschaft des Kantons gedeckt sein*).

Das amerikanisch-schweizerische System ist eine Zwischenstufe zwischen Bankfreiheit und Centralisation der Banken. Man ist in den großen europäischen Staaten auf dem Wege zur Centralisation regelmäßig weiter gegangen, weil diese mechanische Art der Regulirung nicht ausreicht, die Leistungsfähigkeit der Banken für starke Proben in Geschäftskrisen u. s. w. sicher zu stellen. Die Festlegung eines ziffermäßig begrenzten Baarvorraths hindert die Bewegung gerade in dem Augenblicke, wo die Stärke der Bank sich bewähren soll. Die Deckung durch Werthpapiere — und selbst die besten — ist keine bankmäßige Deckung, wie sie für Zettelbanken, nach unserer voraufgehenden Erörterung, angemessen ist.

---

*) Ueber die Entwicklung der schweizerischen Bankgesetzgebung und die neueste Bundesbankreform — die aber in der Volksabstimmung gescheitert ist — vgl. C. Wilhelm von Graffenried, Die schweizerische Staatsbank. Eine volkswirthschaftliche Skizze. Bern 1894. Die Schweiz bietet hier ein interessantes Beispiel des zur Centralisation drängenden Notenbankwesens, welches nicht sowohl durch bankpolitische Bedenken als durch die allgemein verfassungspolitischen Schwierigkeiten der eidgenössischen Gesetzgebung und des kantonalen Partikularismus gehemmt wird.

Vgl. meine Bemerkungen in Conrad's Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik, Supplement zum Jahrgang 1879: Die Bundesgesetzgebung der Schweiz unter der neuen Verfassung; ferner im Jahrgang 1881, Bd. 36, 293—299.

§ 412. Die öffentliche Pflicht, das Geldwesen und seine Kreditsurrogate in Ordnung zu halten, erfüllt nach den bisher gemachten Erfahrungen am besten eine Centralbank. Der Konflikt zwischen dem Wesen einer spekulativen Unternehmung und einengenden Gesetzen, die das allgemeine Interesse sicher stellen wollen, wird dadurch am besten gelöst, daß eine einzige große Bank durch Gesetz und womöglich Tradition mit dieser Pflicht behaftet ist.

„Gemäß der ganzen Verfassung des englischen Geldmarktes hat die Bank von England zu stützen, ja auf den Füßen zu erhalten dieselben Händler, die niemals ihrerseits die Bank von England stützen, die vielmehr in gewöhnlichen Zeiten ihre schärfsten Konkurrenten sind," sagt Bagehot*). Und er bemerkt an anderer Stelle: „Man könnte eher versuchen, die englische Monarchie zu ändern und eine Republik an die Stelle zu setzen, als die gegenwärtige Verfassung des englischen Geldmarktes, der gegründet ist auf die Bank von England, zu ändern und dafür ein System zu substituiren, in welchem jede Bank ihre eigene Metallreserve zu halten hat. Niemand, der die Sache nicht lange beobachtet hat, kann eine Vorstellung davon haben, wie sehr dieser Verlaß auf die Bank von England in unseren nationalen Gewohnheiten begründet ist." — Das ganze Werk Bagehot's stellt diesen Zustand dar, in dem die Bank von England wie die Centralsonne des Geldwesens ihres Landes erscheint.

Dabei ist regelmäßig die herkömmliche Form der privilegirten Aktiengesellschaft der Form der Staatsbank vorgezogen worden. So in England, dessen Bank schlechthin eine Aktiengesellschaft ist und von selbstgewählten Direktoren verwaltet wird. So in Frankreich, dessen Bank Aktiengesellschaft ist, für deren Verwaltung jedoch der französische Staat den Gouverneur, die beiden Untergouverneure, sowie die Direktoren der Provinzialbankstellen ernennt. Dazu müssen von den 15 Regenten, welche durch die Aktionäre gewählt werden, 3 aus der Zahl der staatlichen Generalsteuereinnehmer entlehnt werden. So im Deutschen Reich, dessen Bank ebenfalls auf Aktien und ebenfalls durch Beamte verwaltet wird, die alle mit einander vom Reiche ernannt werden.

Die Konsequenz, eine reine Staats- oder Reichsbank an die Stelle dieser privilegirten und vom Staate (Reiche) verwalteten Banken zu setzen, ist bisher nur in Rußland und Schweden gezogen worden. Dagegen wird die größere Unabhängigkeit der Geschäftsgebahrung geltend gemacht, welche die privilegirte Aktienbank vor der reinen Staatsbank

*) Lombard Street p. 298; vgl. p. 330.

voraus hat. Eine Unabhängigkeit, sei es im Falle von finanziellen Kalamitäten, sei es gegenüber parlamentarischen Parteien, welche die Bank in den Dienst ihrer wirthschaftlichen Interessen zu zwingen suchen, der sie der Verfolgung ihrer normalen Aufgaben entfremdet.

§ 413. Bei der Neuordnung des deutschen Notenbankwesens gab es in Deutschland 33 Notenbanken, die in den Jahren 1820—1871 gegründet waren, deren Notenumlauf Ende 1873 insgesammt 1352548000 Mark betrug.

Das deutsche Bankgesetz vom 14. März 1875 vermittelte zwischen diesem Zustande und der Fortbildung der „Preußischen Bank" zu einer Deutschen Centralbank („Reichsbank").

Die wesentlichen Bestimmungen des Gesetzes sind: Die Befugniß zur Ausgabe von Banknoten kann nur durch Reichsgesetz erworben werden. Banknoten dürfen nur auf Beträge von 100, 200, 500, 1000 Mark oder einem Vielfachen von 1000 Mark ausgefertigt werden.

Den Banken, welche Noten ausgeben, ist nicht gestattet:

1. Wechsel zu acceptiren;
2. Waaren oder Kurs habende Papiere auf Zeit zu kaufen (verkaufen).

Ihnen ist vorgeschrieben, den Stand ihrer Aktiva und Passiva wöchentlich, sowie nach dem Schlusse des Geschäftsjahres eine genaue Bilanz ihrer Aktiva und Passiva im „Reichsanzeiger" zu veröffentlichen.

Den bei Erlaß des Bankgesetzes bestehenden 33 Banken ist der Antheil ihres ungedeckten Notenumlaufes an der Gesammtsumme von 385 Millionen Mark zugewiesen. Von dem Ueberschuß haben sie eine Steuer von 5 Prozent jährlich an die Reichskasse zu entrichten. Erlischt die Befugniß einer Bank zur Notenausgabe, so wächst ihr Antheil der „Reichsbank" zu, deren Antheil 250 Millionen Mark beträgt.

Die „Reichsbank" steht unter Aufsicht und Leitung des Reiches. Sie hat die Aufgabe, den Geldumlauf im gesammten Reichsgebiete zu regeln, die Zahlungsausgleichungen zu erleichtern und für die Nutzbarmachung verfügbaren Kapitals zu sorgen.

Sie ist befugt, folgende Geschäfte zu betreiben:

1. Gold und Silber in Barren und Münzen zu kaufen und zu verkaufen;

2. Wechsel, welche eine Verfallzeit von höchstens 3 Monaten haben und aus welchen in der Regel drei, mindestens zwei als zahlungsfähig bekannte Verpflichtete haften, ferner Schuldverschreibungen des Reiches,

eines deutschen Staates oder inländischer kommunaler Korporationen, die in 2, spätestens 3 Monaten fällig sind, zu diskontiren, zu kaufen und zu verkaufen;

3. zinsbare Darlehen auf höchstens 3 Monate gegen bewegliche Pfänder zu ertheilen (Lombardverkehr) und zwar

a) gegen Gold und Silber;

b) gegen zinstragende oder spätestens nach 1 Jahr fällige und auf den Inhaber lautende Schuldverschreibungen des Reichs, eines deutschen Staates oder inländischer kommunaler Korporationen, gegen volleingezahlte Aktien und Obligationen deutscher Eisenbahngesellschaften, sowie gegen Pfandbriefe unter staatlicher Aufsicht stehender Bodenkreditinstitute Deutschlands — zu höchstens drei Viertel des Kurswerthes;

c) gegen zinstragende, auf den Inhaber lautende Schuldverschreibungen nichtdeutscher Staaten zu höchstens 50 Procent des Kurswerthes;

d) gegen Wechsel, welche anerkannte solide Verpflichtete aufweisen, mit einem Abschlage von mindestens 5 Procent ihres Kurswerthes;

e) gegen Verpfändung von Kaufmannswaaren, die im Inlande lagern, bis höchstens zwei Drittel ihres Wertes;

4. Schuldverschreibungen (wie 3b) zu kaufen und zu verkaufen;

5. Inkassos zu besorgen und nach vorheriger Deckung Zahlungen zu leisten (Ueberweisungen auszustellen);

6. für fremde Rechnung Effekten gegen Deckung zu kaufen und zu verkaufen;

7. verzinsliche und unverzinsliche Gelder im Depositengeschäft und Giroverkehr anzunehmen;

8. Werthgegenstände in Verwahrung und Verwaltung zu nehmen.

Das Grundkapital der Reichsbank besteht aus 120 Millionen Mark (40000 Antheile zu 3000 Mark). Aus dem jährlichen Reingewinne erhalten die Antheilseigner zunächst $4\frac{1}{2}$ Procent; von dem Mehrbetrage werden 20 Procent dem Reservefonds zugeschrieben, bis derselbe ein Viertel des Grundkapitals beträgt; der alsdann verbleibende Ueberrest wird zur Hälfte an die Antheilsbesitzer, zur Hälfte an die Reichskasse gezahlt, soweit die Gesammtdividende der Antheilsbesitzer nicht 8 Procent übersteigt. Was darüber hinaus geht, fließt zu drei Viertel der Reichskasse zu, zu einem Viertel den Antheilsbesitzern. Erreicht der Reingewinn in einem Jahre nicht volle $4\frac{1}{2}$ Procent, so wird das Fehlende aus dem Reservefonds ergänzt.

Die Leitung der Bank wird vom Reichskanzler, unter diesem vom Reichsbankdirektorium ausgeübt. Die Antheilseigner betheiligen sich an der Verwaltung durch die Generalversammlung und dem aus ihrer Mitte gewählten (monatlich zu berufenden) ständigen Centralausschusse.

Neben der Reichsbank dienen die fortbestehenden Privatnotenbanken für die Zwecke ihres engeren Bezirkes. Die einschränkenden Bestimmungen des Gesetzes haben sie mehr und mehr dazu veranlaßt, auf das Recht der Notenausgabe zu verzichten. Zu Anfang des Jahres 1889 bestanden neben der Reichsbank noch 15 Notenbanken (6 in Preußen). Seit 1894 ist deren Zahl auf 7 gesunken. Der Antheil der Reichsbank an der steuerfreien und ungedeckten Notenausgabe ist dadurch auf 293,1 Millionen gestiegen. Der Rest fällt auf die Frankfurter Bank, die Bayerische Notenbank, die Sächsische Bank, die Württembergische Notenbank, die Badische Bank, die Bank für Süddeutschland, die Braunschweigische Bank.

Das Reich hat sich das Recht vorbehalten, zuerst zum 1. Januar 1891, von da ab von 10 zu 10 Jahren, die Reichsbank aufzuheben oder die Antheilscheine zu erwerben. Das Gesetz vom 18. December 1889 setzte, mit Rücksicht auf den Rückgang des Zinsfußes, die Betheiligung der Aktien an dem Gewinne in folgender Weise herab: 1. eine ordentliche Dividende von $3\frac{1}{2}$ Procent, 2. darüber hinaus 20 Procent des Mehrertrags für den Reservefonds, 3. der Ueberrest zur Hälfte an die Antheilseigner, zur Hälfte an die Reichskasse, soweit die Gesammtdividende der Antheilseigner nicht 6 Procent übersteigt. Von dem weiter verbleibenden Rest erhalten die Antheilseigner ein Viertel, die Reichskasse drei Viertel. Erreicht der Reingewinn nicht $3\frac{1}{2}$ Procent, so ist das Fehlende aus dem Reservefonds zu ergänzen.

Die bei der Revision des Reichsbankgesetzes geltend gemachten Bestrebungen zur Umwandlung der Bank in eine allein dem Reiche gehörige und für Rechnung des Reiches verwandelte Bank blieben in der Minderheit.

III. Die Depositen- und Girobank.

§ 414. Das Depositen- und Girogeschäft der Banken ist, wie wir im Obigen gesehen haben, mit der Notenausgabe herkömmlich vermischt, ja die ältere Form des Bankbetriebes mit dieser verglichen.

Der historische Zusammenhang bleibt in den heutigen Notenbanken insofern aufrecht erhalten, als diese zugleich den Depositen- und Giro-

verkehr in bedeutendem Umfange pflegen. So hat die Deutsche Reichsbank den Giroverkehr in immer größerem Umfange entwickelt. Die Zahl ihrer Girokunden betrug

im Jahre 1888	7 983
„ „ 1896	12 292

die umgesetzten Summen

1888 . . .	31 896 030 000 Mark
1896	52 827 209 000 „ *).

In diesen sind nur enthalten die Uebertragungen am Berliner Platze und von den anderen Bankstellen der Reichsbank nach Berlin. Dagegen sind hinzuzufügen die Uebertragungen bei den „Abrechnungsstellen" (zufolge der Thätigkeit der Reichsbank als Clearing House), welche in Berlin, Bremen, Breslau, Köln, Dresden, Frankfurt a. M., Naumburg, Leipzig, Stuttgart bestehen. Hier wurden 1888: 15 514 563 000 Mark, im Jahre 1896: 22 904 935 000 Mark umgesetzt**).

Bei der Bank von England***) war im December

	1881	1895
die Notencirkulation .	£ 26 237 000	£ 26 090 666
die Depositenschuld . .	„ 28 633 000	„ 56 354 680

d. h. im Jahre 1881 übertraf die Summe der Depositen bereits die Summe der umlaufenden Banknoten, im Jahre 1895 betrug sie mehr als das Doppelte.

§ 415. Indessen gerade das Beispiel des englischen Bankwesens zeigt, daß die centrale Bedeutung einer großen Notenbank und deren Anziehungskraft für den Depositen- und Giroverkehr eine arbeitstheilige Entwicklung selbständiger Depositenbanken neben der Bank von England keineswegs ausschließt. Dieses ist vielmehr das Hauptgeschäft der etwa 160 Banken in London und den Provinzen von Großbritannien und Irland, welche Aktiengesellschaften sind (Joint Stock Banks), neben der viel größeren Zahl kleinerer lokaler Banken.

---

*) Dieses sind die Einnahmesummen; die Ausgabesummen sind von ähnlicher Höhe.

**) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, herausgegeben vom kaiserlichen Statistischen Amt. Jahrgänge 1893—1897.

***) Statistical Abstract for the United Kingdom 1881—1895. London 1896, p. 232 ff.

Unter diesen waren es die fünf größten Londoner Banken, welche zu Ende des Jahres 1896 zusammen 2337 Millionen Mark Depositen schuldeten, bei einem Aktienkapital von 194 Millionen Mark, d. h. 1207 Mark Depositen auf 100 Mark Aktienkapital.

Ihr jährlicher Gewinn ist seit mehreren Jahrzehnten ein reichlicher:

	1887	1897
London and Westminster Bank	15½ Procent	12 Procent
London Joint Stock Bank	12½ „	10 „
London and County Bank	20 „	20 „
National Provincial Bank	19 „	19 „
London and South Western Bank	7 „	12 „
Union of London Bank	12½ „	10½ „
London and Provincial Bank	12½ „	17½ „

Im Ganzen genommen ist das Geschäft der Banken fortdauernd sehr gewinnbringend, wie die Liste der Dividenden, die zwischen 10 und 20 Procent sich bewegen, hinreichend beweist — sagt der „Economist"*).

Etwa 1000 Millionen Mark Aktienkapital ist in jenen rund 160 Joint Stock Banks auf diese Weise beschäftigt.

Was ist ihre Wirksamkeit?

Sie ziehen aus den einzelnen Haushaltungen die bereiten Zahlungsmittel (Metallgeld, Banknoten) an sich und centralisiren die Zahlungsweise derselben, welche bisher von Hand zu Hand gegangen, indem sie als gemeinsame Organe dazwischen treten. Sie nehmen auf diese Weise die „Kassenführung" den einzelnen Haushaltungen ab, vollziehen ein neues Stück der Arbeitstheilung — das Kassehalten und das Auszahlen —, welches zwar, wie wir früher gesehen haben, an die ältesten Institute des Bankwesens anknüpft, aber im Gegensatze zu diesen sich nicht auf einen geschlossenen Kreis von großen Händlern und Geldleuten beschränkt, sondern mehr und mehr in die Masse der Bevölkerung eindringt.

Die Vortheile dieses centralisirten Zahlungswesens hat uns schon jener venetianische Senator Contarini gelehrt. Die Anwendung dieser Vortheile für breitere Schichten der modernen Volkswirthschaft zeigen uns erst die englischen Depositenbanken.

Im Einzelnen werden die Depositen unterschieden je nachdem sie — den Banknoten gleich — täglich kündbar sind, oder auf längere Frist — nach Art der bankmäßigen Wechsel und darüber hinaus — der Bank anvertraut sind. Weil die Depositenbank desto freier darüber verfügen

*) Sept. 4, 1897.

kann, je weiter ihre Kündbarkeit hinausgeschoben ist, wird für Depositen auf längere Frist ein höherer Zins gezahlt als für kurzfristige. Andererseits sind die Bedingungen für täglich kündbare Depositen verschiedene, je nachdem ein gewisses Minimum jederzeit in der Bank belassen ist, oder sie haben sich im Laufe der Zeit verbessert (während früher die Londoner Depositenbanken keinen Zins dafür zahlten, haben sie allmälig einen mäßigen Zins zu zahlen begonnen).

§ 416. Die üblichste Form, in welcher sich neuerdings der Giroverkehr der Depositenbanken ausgebreitet hat (zuerst in Großbritannien, in den Vereinigten Staaten, dann in Frankreich, Deutschland, Oesterreich u. s. w.), ist die des Checksystems*). Die Bank giebt jedem ihrer Kunden ein Heft mit Blankets zu Anweisungen (Checks) auf sofortige Zahlung aus ihrem Guthaben zu Gunsten (regelmäßig) eines Dritten. Die sich ausbreitende Gewohnheit dieser Zahlungsweise macht zunächst alle bei derselben Bank betheiligten Deponenten zu einer Girogesellschaft, deren Zahlungen unter einander durch die Bücher der Bank hindurch ausgeglichen werden. Sie macht ferner, soweit die Zusammenfassung der Zahlungen bei einer einzigen Bank nicht gelingt, alle durch Check Zahlenden zu einem größeren Kreise gemeinsamer Abrechnung, indem sie die einzelnen Banken vermöge eines Abrechnungshauses (Clearing House) ebenso vereinigt, wie die einzelne Bank ihre Kunden zusammenfaßt. Die wöchentliche, tägliche Wiederholung dieses Abrechnungsprocesses, Hand in Hand mit den immer größeren Mengen von Zahlungen dieser Art, setzt den Umschreibeverkehr an die Stelle der baaren Auszahlung, erspart also den Gebrauch der sonst üblichen Zahlungsmittel.

Diese Zahlungsmittel vielmehr werden immer mehr in die Kassen der Banken geleitet, die Masse des nothwendigen Metallgeldes wird ver-

---

*) Aus der reichen Literatur sei hervorgehoben: Richard Hildebrand, Das Chequesystem und das Clearinghouse in London. Ein Beitrag zur Kenntniß des englischen Bankwesens. Hildebrand's Jahrbücher. Bd. 8, 127–169 (1867). Gibbons, Banks of New York. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Art. Abrechnungsstellen, Giroverkehr (Koch); Check (Georg Cohn); Clearing House (Rauchberg). Die neueste Schrift, vom juristischen Standpunkte und im Hinblick auf die schweizerischen Verhältnisse, ist Fritz Fick, Die Frage der Checkgesetzgebung auf dem europäischen Kontinent, mit besonderer Berücksichtigung der schweizerischen, deutschen, österreichischen und französischen Verhältnisse, unter vergleichsweiser Herbeiziehung des englischen Gesetzes und der übrigen ausländischen Gesetze. Zürich 1897.

mindert, desgleichen die Summe der Banknoten. Das Kassehalten und das Zahlungsgeschäft fällt dadurch, im Sinne fortschreitender Arbeitstheilung, als eine besondere berufsmäßige Aufgabe an die Banken. Die Mühe der Zahlungen, die Zusammenstellung der individuellen Summen für den Zahlungsakt, die Gefahren des Irrthums, des Verlustes, sei es bei der Aufbewahrung, sei es bei dem Transporte, werden beseitigt. Papier, Feder und Tinte treten an die Stelle der Geldtasche und des Banknotenportefeuilles. Die wirklich übrig bleibenden Gefahren der Fälschung werden durch ein wohl durchdachtes System der Vorsicht in der Fassung der Checks beseitigt.

Zugleich gewährt dieses Kundschaftsverhältniß der laufenden Rechnung aller Eingänge und Ausgänge bei der kassenführenden Bank der letzteren einen klaren Einblick in die Kreditwürdigkeit des Kunden. Es ist hiedurch die beste Quelle für die Erkenntniß der Wirthschaftsverhältnisse jedes Einzelnen gegeben — die Grundlage für einen großen Fortschritt im Kreditwesen, die aber eben erst erobert werden muß und zunächst selber ein Hinderniß für die Durchführung dieses Systems ist, weil die Scheu vor solchem Einblick durch eine gewisse Höhe der wirthschaftlichen und sittlichen Kultur überwunden sein muß, und thatsächlich es diese Scheu ist, welche vielfach der Ausbreitung des Checksystems auf dem Festlande im Wege steht.

Wenn es aber eine alte Erkenntniß ist, daß die Wahrheit frei macht, so ist es auch richtig, daß die Wahrheit eine heilsame Zucht ist für die Art der Wirthschaftsführung. Die Zuchtmeister, in deren Hand die Wahrheit gegeben wird, sind die Banken.

§ 417. Bereits im Jahre 1864 setzte sich die Summe, welche durch die Hände eines bestimmten Londoner Bankhauses im Laufe eines Tages ging, im Gesammtbetrage von 23 Millionen £ derart zusammen, daß nahezu 22 Millionen durch Clearing und Checks, nur 1 Million durch Banknoten, kaum $\frac{1}{2}$ Million durch Münze gezahlt wurde. Die Depositenbanken Londons hatten um dieselbe Zeit die Kassenvorräthe bis zu dem Grade an sich gezogen, daß einzelne von ihnen kaum 5 Procent der Depositen (London Joint Stock Bank) als Kassenbestand vorräthig zu halten brauchten, den Rest zinsbar anlegen konnten.

Die Entwicklung der Zahlungen, welche durch das Londoner Clearing House abgewickelt worden sind, ist derart fortgeschritten, daß die Summe eines Tages war:

1810	5	Millionen £
1841	12	„ „
1865	50	„ „
1876	226	„ „
1895	284	„ „

Von den neuesten Fortschritten des Giroverkehrs und den Abrechnungsstellen der Deutschen Reichsbank haben wir vorhin einige Zahlen gegeben. Daneben sind die großen und die kleinen Banken durch ganz Deutschland (ähnlich in der Schweiz, in Oesterreich) bemüht, das Checksystem einzubürgern und haben selbst in kleinen Orten zum Theil schon gute Erfolge gehabt. Freilich ist alles das noch weit hinter dem englischen Muster zurückgeblieben.

Das großartigste Gegenstück zu dem englischen Clearingverkehr bilden die Vereinigten Staaten von Amerika. In den großen Städten derselben giebt es zusammen etwa 70 Clearinghäuser. Deren Umsatz betrug im Jahre 1896: 51 977 799 114 Dollars; im Jahre 1892: 60 883 572 438 Dollars*). Davon kam auf das Clearinghouse von New York**) weitaus mehr als die Hälfte (1896: 29 351 Millionen Dollars; 1892: 36 280 Millionen Dollars). Die Gesammtsumme des Londoner Clearinghouse war im Jahre 1895: 7593 Millionen £, d. h. rund 37 000 Millionen Dollars.

IV. Die Kreditanstalten.

§ 418. Wir haben an anderer Stelle (§ 96) die Ansicht von Adam Smith gehört über die Anwendbarkeit der Aktiengesellschaften, welche Smith auf solche Betriebe beschränken will, die sich auf eine feste Routine oder Einförmigkeit der Methode zurückführen lassen. Unter den vier Arten von Betrieben, die er als dieser Bedingung entsprechende nennt, ist einer das „Banking trade", welchem er nach seiner

*) Statistical Abstract of the United States 1896. Washington 1896. p. 60.

**) Hier werden im Durchschnitt täglich Zahlungen für 103,4 Millionen Dollars geleistet mit einer durchschnittlichen Geldsumme von 6,3 Millionen Dollars, also mit etwa 6 Procent. Bargoldzahlungen im ganzen Jahre nur für 141 000 Dollars. C. E. Curtis, Clearing House Loan Certificates. The Yale Review, vol. VI No. 3. November 1897, p. 251.

eigenen Erläuterung nicht die Begrenzung des heutigen englischen Bankgeschäfts (im engeren Sinne) giebt, sondern die weitere Ausdehnung auf Staatsanleihegeschäfte und Steuerpachtvorschüsse.

Die Thatsachen des auf Smith folgenden Jahrhunderts sind allerdings in weitem Umfange dieser Ausdehnung gefolgt. Aber die Einschränkung auf „eine feste Routine" und „Einförmigkeit der Methode" ist damit nicht vereinbar gewesen. Solche Einschränkung führt vielmehr dahin, zu unterscheiden zwischen dem, was mit sicherem Instinkt der moderne Bankbetrieb Englands unter „Bank" im specifischen Sinne versteht — Notenbank, Depositenbank, Girobank, Checkbank — und dem, was sich von den engen Schranken dieses Betriebes losmacht, um spekulative Geschäfte zu betreiben.

Von der „Bank" im engeren Sinne ist es gewiß zutreffend, daß ihr Betrieb auf einer festen Routine und auf einförmiger Methode beruht. Wenn überhaupt jede Verwaltung durch Beamte solchen Betrieb voraussetzt, wenn sie darin am leichtesten ihre Leistungsfähigkeit entfaltet, so ist die Notenbank, Depositenbank u. s. w. vorzugsweise zu einer solchen Verwaltung gemacht, und es ist kein Zufall, daß zumal in England diese Betriebe seit lange, aber neuerdings immer häufiger, von Aktiengesellschaften und deren Beamtenthum gehandhabt werden. Bis hinauf zu jenen umfangreichen Verwaltungen, die — gleich der Deutschen Reichsbank — mit ihrer Organisation das ganze Gebiet des Reiches umspannen, durch die Thätigkeit eines zahlreichen Heeres von Beamten aller Grade, die in bureaukratischer Weise in den festen Schematen von der Spitze herab immer die gleichen typischen Verrichtungen wiederholen.

Die Zunahme und Abnahme des Metallvorrathes und der Depositen, der Bedarf des Verkehres an Banknoten, das Zuströmen der zu diskontirenden Wechsel, die Bewegung dieser einzelnen Posten von Woche zu Woche, von Monat zu Monat, die daraus sich ergebenden Maßregeln für die Normirung des Bankzinsfußes, für die Regulirung des Baarvorrathes — alles das folgt festen Grundsätzen der Routine, und selbst für die (seltenen) Momente kritischer Episoden, da die Bank ihre Kraft zu bewähren hat, ist durch die Traditionen der Routine gesorgt. Die dennoch etwa in solchen Augenblicken erforderliche Ergänzung wird durch den Beirath der — in der Regel passiven — Aufsichtsorgane geleistet.

Anders die spekulativen Banken.

§ 419. Was bei entwickelterer Arbeitstheilung des Bankwesens und bei korrekter Verwaltung der Banken von dem Geschäftsbetrieb der

Notenbanken (Depositenbanken u. s. w.) ferngehalten werden soll, ist zweierlei. Erstens die Festlegung der Aktiven für lange Fristen, weil die Passiven auf kurze Fristen laufen, zum größten Theile täglich kündbar sind; zweitens die Beschäftigung der Aktiven in riskanten Unternehmungen.

Das Bankwesen hat eine lange Geschichte der Erfahrung und der Erziehung durchmachen müssen, ehe es diese einfachen Grundsätze zur thatsächlichen Anerkennung in seiner Organisation gebracht hat. In Venedig wie in Amsterdam, Hamburg, in der Bank von England sind die verflossenen Jahrhunderte erfüllt von Beispielen des Gegentheils. Und in der Gegenwart noch zeigen die Reste der alten Zeit (so in den Sparkassen) oder die neuen Zukunftsprojekte dieselben Gebrechen.

Die Abhülfe liegt in der Sonderung der verschiedenen Geschäftszweige, in der Organisation eigenthümlicher Arten von Banken, denen die auf lange Frist gewährte Nutzung, denen die spekulativen Kreditgeschäfte arbeitstheilig übergeben werden. Nicht diese Geschäfte an sich, sondern nur ihre Vereinigung mit jenen anderen Geschäften ist das zu Tadelnde.

Was in den Vorschriften für die Verwaltung der Deutschen Reichsbank dieser an Geschäftszweigen verboten ist, das ist der besondere Geschäftsbereich der von den Noten- und Depositenbanken gesonderten Arten von Banken.

Sie unterscheiden sich selber von einander wiederum dadurch, daß die Beleihung auf lange Frist mit der Ausschließung riskanter Kapitalanlagen verbunden ist. Dieses ist der Charakterzug zumal der älteren Bodenkreditinstitute. Oder sie widmen sich spekulativen und darum riskanten Kapitalanlagen, sei es auf kürzere, sei es auf längere Frist. Dieses ist die Eigenthümlichkeit der Effektenbanken, Emissionsbanken, Crédit mobiliers, Finanzgesellschaften (Financing companies) — „Kreditanstalten" im engeren Sinne. Wir sprechen hier von den letzteren.

§ 420. In die älteren Banken war das Element riskanter und regelmäßig auf längere Dauer gebundener Kapitalanlagen hineinvermengt durch die Darlehen, die sie derselben Staatsregierung gewährten, welche ihnen im Austausch dafür Privilegien der Notenausgabe u. dgl. gewährte. So bei der Bank von England, deren ganze Kindheitsgeschichte mit den Finanzverlegenheiten der englischen Regierung vermischt ist. Seitdem abnorme Mischungen dieser Art durch den Fortschritt des Bankwesens sich abgeklärt haben zur Ausscheidung der heterogenen Elemente, ist dasjenige Bankgeschäft, welches öffentliche Darlehen, sei es

durch unmittelbare Abschlüsse mit den darlehensbedürftigen Regierungen, sei es durch nachträglichen Ankauf und Verkauf ihrer Staatspapiere zum Gegenstande hat, der Beruf der Kreditanstalten, Effektenbanken u. s. w. geworden.

Das Interesse dieser Banken, als spekulativer Banken, hat sich aus dem Mittelpunkte der heimischen Staatspapiere, in dem Grade als dieselben durch zunehmende Sicherheit den spekulativen Charakter einbüßten, immer mehr in die Peripherie entlegener Staaten und „exotischer" Staatspapiere verlegt — portugiesischer, griechischer, türkischer, argentinischer, merikanischer u. s. w.

Denselben Reiz spekulativer Kapitalanlagen haben aber auch die großkapitalistischen Unternehmungen, meist in Gestalt von Aktiengesellschaften, ausgeübt — Unternehmungen im Eisenbahnbau, in industriellen Werken, im Betriebe des Börsenhandels u. dgl. m.*).

Es haben sich in Folge dessen förmliche Allianzen zwischen derartigen Banken und großen Unternehmergesellschaften, bestehenden industriellen Werken, herausgebildet, um jeweilen umfangreiche Finanzmittel für die Entwicklung solcher Unternehmungen, für Ausdehnung ihres Betriebes, Anlegung von Filialen im Auslande, zur Verfügung zu haben.

Gerade in Deutschland haben sich in den letzten Jahrzehnten solche Banken in den Vordergrund gestellt und durch die Beständigkeit ihrer Erfolge, wie durch die Umsicht ihrer Verwaltung ein Zutrauen in der Oeffentlichkeit erworben, wie es den älteren Vorbildern, zumal der Gesellschaft des Crédit mobilier in Paris, nicht gelungen ist.

§ 421. Wenn Banken dieser Art, wie es bei der noch unentwickelten Arbeitstheilung im deutschen Bankwesen der Fall ist, sich auf den Geschäftszweig spekulativer Kapitalanlagen nicht beschränken, sondern daneben unter anderem Depositengeschäfte betreiben, so ist dieses in erster Reihe überhaupt eine abnorme und gefährliche Vermischung der Geschäftsarten, deren Bedenken nur dadurch gemildert werden können, daß der Umfang des Depositengeschäfts ein relativ geringer, daß die dem Depositengeschäft gegenüberstehenden Aktivgeschäfte einen entsprechenden Charakter (Wechseldiskontirung u. dgl.) erhalten. Erst die Verlängerung der Verfallfrist eines Theiles der Depositen (auf 1, 2, 3 Jahre) würde

*) Das Statut der „Deutschen Bank" sagt darüber (§ 2): „Der Zweck der Gesellschaft ist der Betrieb von Bankgeschäften aller Art, insbesondere Förderung und Erleichterung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland, den übrigen europäischen Ländern und überseeischen Märkten."

einigermaßen mit dem spekulativen Charakter des hauptsächlichen Geschäftszweiges in Einklang stehen.

Thatsächlich wird — und mit Recht — die überwiegende Masse des spekulativ anzulegenden Kapitals dieser Gattung von Banken durch den großen Umfang des Aktienkapitals bestritten, auf den die Banken gegründet sind. Es ist eine natürliche Folge aus dem Wesen solcher Banken im Gegensatze zu den eigentlichen (englischen) Depositenbanken, daß diese letzteren ebenso starke Anziehungskraft auf die fremden Einlagen ausüben, wie jene ähnlicher Anziehungskraft ermangeln. Auf 100 Mark Aktienkapital der fünf hauptsächlichen deutschen Banken dieser Art (Diskontogesellschaft, Deutsche Bank, Dresdener Bank, Berliner Handelsgesellschaft, Darmstädter Bank) kamen Ende des Jahres 1896 an Depositen 50 Mark, auf 100 Mark Aktienkapital von fünf hauptsächlichen Londoner Depositenbanken (Lloyds Bank, London and County Bank, London and Westminster Bank, Parr's Bank, London Joint Stock Bank) zur selben Frist 1207 Mark an Depositen*).

Die genannten fünf deutschen Banken haben ein Aktienkapital von zusammen 460 Millionen Mark, die fünf Londoner Banken von zusammen 194 Millionen Mark.

Man hat sich nun nicht (wie es gelegentlich geschehen ist) darüber zu wundern, daß dem so ist. Vielmehr ist dieser Kontrast so sehr der angemessene Zustand, daß vielmehr die Depositen in den deutschen Banken einen noch viel kleineren Umfang einnehmen sollten. Während umgekehrt die Tendenz dieser Banken dahin geht, ihr Kapital durch Vermehrung der Aktien zu vergrößern, sich mit anderen ähnlichen Banken zu verschmelzen oder, bis dieser Punkt erreicht ist, unterdessen Kartelle mit solchen Schwesteranstalten zu pflegen**).

---

*) Diejenige unter den Kreditanstalten, welche das Depositengeschäft besonders gepflegt hat, die „Deutsche Bank" in Berlin, hat die Summe der Depositen im Verhältniß zum Aktienkapital neuerdings bis auf 100 Procent gebracht (1894) gegen 25 Procent im Jahre 1881, und 69 Procent im Jahre 1890. In den ersten Jahren des Bestehens der Bank war der Procentsatz (1871) bereits 53 Procent, fiel aber 1873 auf 16 Procent, 1874 auf 24 Procent. Die Zahl der Depositenkonten in Berlin ist 1883—1895 gestiegen von 3867 auf 21 771, die Summe von 16 auf 56 Millionen Mark. Vgl. Paul Model, Die großen Berliner Effektenbanken (Jena 1896), S. 112—113.

**) Ein Beispiel. Im Jahre 1895 fusionirte sich die „Diskontogesellschaft" zu Berlin mit der „Norddeutschen Bank" in Hamburg. Diese Fusion bildete, wie der Geschäftsbericht der Diskontogesellschaft für 1895 sagt, „den formellen Abschluß einer schon seit Jahren bestehenden, durch die Ausdehnung der gemeinsamen überseeischen Unternehmungen verstärkten Interessengemeinschaft". Die Interessengemeinschaft läßt

Es entstehen hiedurch immer mächtigere Kapitalkonzentrationen, welche sich aus den Antheilen an ihrem Kapital aufbauen, das wiederum einem immer größeren Theile der Kapitalanlage suchenden Personen Gelegenheit giebt, sich durch die Thätigkeit solcher Banken hindurch an deren spekulativen Unternehmungen zu betheiligen, indem sie in dem schließlichen Jahresgewinne der Aktien den Erfolg dieser Unternehmungen genießen.

Eigenthümliche Abzweigungen (oder auch wohl Bestandtheile) der spekulativen Banken sind die Börsenbanken („Maklerbanken" u. dgl.), welche eine Vermittlerrolle übernehmen bei den Börsengeschäften zwischen den kontrahirenden Parteien und den Maklern der Börse.

Die neueren, störenden, aber unfruchtbaren Versuche des deutschen Reichsbörsengesetzes, den Terminhandel in Werthpapieren einzuengen, geben solchen Banken (oder Zweigen der Effektenbanken) neue Nahrung durch die Surrogatformen des Terminhandels, für welche sie das Leihkapital (Reportgeschäft) herzugeben haben, um die von dem Gesetze vorgeschriebene Form des Kassageschäfts zu erfüllen.

§ 422. Wir nennen hier, um eine Vorstellung von dem Wesen dieser Banken zu gewinnen, aus den Geschäftsberichten einzelner derselben folgende Unternehmungen in den letzten Jahren: verschiedene Eisenbahnunternehmungen in der Türkei und Kleinasien, Ankauf von Aktien der Schweizer Centralbahn in der Hoffnung auf Verstaatlichung derselben (die nicht erfolgt ist); Einführung von amerikanischen Eisenbahnpapieren, von denen ansehnliche Kategorien entwerthet wurden; Finanzirung neuer industrieller Werke in Deutschland; Theilnahme an überseeischem Handel und der südafrikanischen Goldproduktion.

Trotz des riskanten Charakters und des theilweise unglücklichen Ausganges dieser Unternehmungen ist es der betheiligten Bank gleichwohl gelungen*), seit dem Jahre 1879 fast immer eine Dividende von 9 Procent zu vertheilen (mit geringen Schwankungen zwischen 10 und

sich bis zum Jahre 1871 zurückverfolgen. In diesem Jahre übernahmen die Diskontogesellschaft und die Norddeutsche Bank gemeinschaftlich 20 Millionen Thaler 4½procentiger Obligationen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft und die Umwandlung derselben in Prämienantheilscheine. Die gemeinsamen Unternehmungen der letzten Jahre waren der Bau der großen Venezuela-Eisenbahn, die Internationale Druckluft- und Elektricitätsgesellschaft Popp und die Brasilianische Bank für Deutschland u. dgl. m. Paul Model, Die großen Berliner Effektenbanken, S. 156.

*) Vgl. Paul Model, Die großen Berliner Effektenbanken, S. 125—128.

8 Procent). Das geht Hand in Hand mit Zunahme des Aktienkapitals und fortschreitender Ausdehnung des Geschäftsbetriebes.

Die wachsende Größe des Umfanges an Kapital und Geschäften ist in sich selber ein Mittel der Ausgleichung von Gewinn und Verlust an den einzelnen Unternehmungen. Sie erfüllt im Umkreise einer einzigen Bank für deren Betrieb, was der große Besitz in der Richtung der Assekuranz leistet für die Menge der gefährdeten Vermögensstücke gegenüber der Feuersgefahr, Seegefahr u. s. w.

Die Hauptprobe hat allerdings gerade eine Bank von dieser Art erst nach einer siegreich überwundenen Krisis bestanden, d. h. einer Epoche, in welcher nicht der Verlust an dem einen Ende durch den Gewinn am anderen Ende ausgeglichen wird, sondern alle Chancen ungünstige sind und die Widerstandskraft der Bank in Frage stellen.

Bei diesen Banken ist es, wo — im Gegensatze zu den Notenbanken und Depositenbanken mit deren „einförmiger Methode und Routine" — die Persönlichkeit der leitenden Männer von ungleich größerer Bedeutung ist. Denn hier ist der Versuch gewagt, dasjenige für Rechnung anderer zu thun, was sonst nur jeder für sich selber thun kann, spekulative Geschäfte zu betreiben.

Die ziffermäßigen Ergebnisse sind bei den deutschen Banken überwiegend günstige und verhältnißmäßig stetige.

Die Dividende der „Diskontogesellschaft" ist niemals unter 4 Procent gewesen, sie bewegt sich 1857—1867 zwischen 4—8 Procent, dann steigt sie, hebt sich in den Hauptspekulationsjahren 1871 und 1872 auf 24–27 Procent, sie fällt dann bis auf 4 Procent (1876), hebt sich seitdem wieder und ist 1879—1887 meist 10—11 Procent. Sie hebt sich 1888/89 auf 12—14 Procent, seitdem sinkt sie wieder auf 8 bis 6 Procent und steigt 1895—96 auf 10 Procent.

Aehnlich die „Darmstädter Bank", im Ganzen mit etwas niedrigeren Dividenden. Seit 1857—1867 um 4—6 Procent, seit 1868 eine Steigerung, 8—15 Procent; seit 1875 meist 6—8 Procent.

Die Dresdener Bank und die Deutsche Bank haben am wenigsten Schwankungen ihrer Jahresgewinne gehabt. Die erstere von 1873—1896 meist 5—8 Procent, die Deutsche Bank 1870—1896 meist 5—8 Procent, 1883—1888 konstant 9 Procent, seit 1889—1896: 8 bis 10 Procent*).

*) Wenn man die großen Gruppen der Arten von Geschäften unterscheidet, welche durch diese Banken betrieben werden, so zeigt sich Folgendes:

Von dem Gewinn entstammte in Procenten des Aktienkapitals:

V. Die Bodenkreditinstitute.

§ 423. Die Bodenkreditinstitute (Pfandbriefinstitute, Hypothekenbanken) sind ihrem Wesen nach Banken für langfristige Darlehen. Nicht deshalb, weil nicht auch der Besitzer von Grundstücken, städtischen oder ländlichen, gleich anderen Produzenten in die Lage käme, kurzfristigen Kredit zu brauchen und dieserhalb seine Wechsel bei einer Depositenbank, einer Notenbank zu diskontiren, eine laufende Rechnung, ein Guthaben bei Banken für kurzfristigen Kredit zu verlangen — sondern weil die eigenthümlichen Bedürfnisse des Bodens, des Bodenbesitzes, der Bodenproduktion langfristigen Kredit fordern und daher eigenthümliche Institute nothwendig sind, welche solchen langfristigen Kredit gewähren.

Der erste Grund ist der durch den sogenannten „Besitzkredit" bezeichnete. Die Quelle der dauernden Schuldbelastung der Grundstücke ist — und zwar in zahlreichen Fällen, zumal in Deutschland, und

Aus dem „regulären Bankgeschäft" (Sorten, Coupons, Wechsel, Zinsen, Provisionen, Kommanditen) bei

	1896	1895	1894	1893	1892
Deutsche Bank . . .	14,1	16	13,5	14	12,5
Diskontogesellschaft . .	9,2	6,3	11,5	12	11
Dresdener Bank . .	11,0	10,6	9,5	10	10
Darmstädter Bank . .	5,1	5,7	6,5	6,5	6
Handelsgesellschaft . .	8,8	9,5	8	8	8

Aus dem Effekten- und Konsortialgeschäft:

Deutsche Bank . . .	3,9	4,8	4,4	1,5	3,3
Diskontogesellschaft . .	5,1	7,8	6,6	4,8	2,8
Dresdener Bank . .	5,7	10,6	4,7	1,6	4,4
Darmstädter Bank . .	2,2	6,2	4,9	0,9	1,2
Handelsgesellschaft . .	2,7	5,9	3,4	0,9	3,2

Am größten ist das „reguläre Geschäft" bei der Deutschen Bank, ihre Dividenden zeigen daher auch die größte Stabilität. Seit dem Jahre 1879 haben ihre Dividenden nur zwischen 8 und 10½ Procent geschwankt, bei allen anderen Banken sind die Differenzen zwischen den höchsten und niedrigsten Dividenden in diesem Zeitraum viel beträchtlicher. Bei der Diskontogesellschaft bewegten sich die Dividenden zwischen 14 und 6 Procent, bei der Darmstädter Bank zwischen 5¼ und 10½ Procent, bei der Berliner Handelsgesellschaft zwischen 12 und 0 Procent, oder wenn wir nur die Zeit nach der Retonstruktion der Bank im Jahre 1882 berücksichtigen, zwischen 12 und 5 Procent, bei der Dresdener Bank zwischen 11 und 5½ Procent.

wiederum vorzugsweise im deutschen Nordosten*) — in Besitzveränderungen zu suchen. Es sind theils Kaufgelderrückstände und Erbgelder, theils baare Anleihen, die in solchen Fällen eingetragen werden. Gerade die Steigerung des Grundstückswerthes, wie sie bis vor kurzem in den alten Ländern Europas, und zwar meistentheils in weitgehendem Maaße stattgefunden, hat sehr dazu beigetragen. Denn je größer der Ertragswerth und je höher der auf denselben gebaute Kapitalwerth, mit sammt der die künftige Ertragssteigerung vorwegnehmenden Spekulation, desto größere Kapitalsummen hat sowohl der Käufer des Grundstücks zu beschaffen, als der Gutsübernehmer bei einer Erbschaft als Erbtheilungsobjekt zu Grunde zu legen.

Auf diese Weise hat die aufsteigende Konjunktur des Grundbesitzes dazu beigetragen, die Schwierigkeiten desselben zu vergrößern. Der Zweifel aber an der Angemessenheit des bestehenden Rechtes, welches diese Schwierigkeiten erzeugt, ändert die Thatsache nicht, ja bestätigt dieselbe, daß nur ein auf lange Frist berechneter Kredit solchem Bedürfnisse genügt. Ein auf kurze Frist berechnetes Darlehen würde in solchen Fällen sehr schnell den Grundbesitzer zu Falle bringen, die langfristige Schuld enthält wenigstens die Aussicht für ihn, daß die Fortdauer der aufsteigenden Konjunktur ihm Erleichterung bringt.

Der zweite Grund ist der eigentliche Produktivkredit, welcher in Anspruch genommen wird, um eine dauernde Melioration des Grundstückes vorzunehmen. Schon die Herstellung einer solchen Melioration mag Jahre dauern, ihr Ertrag wird sich erst im Laufe von Jahrzehnten und Menschenaltern einstellen. Dem entspricht eine Länge des Darlehens, welche eben so lange dauernde Frist giebt bis zur Heimzahlung oder zur allmäligen Tilgung.

Der dritte Grund — der Darlehensbedarf wegen zeitweiliger Kalamitäten, Mißernten u. dgl. — ist zwar seiner Natur nach ein außerordentlicher und kann, ohne Gefährdung der Existenz des Besitzers, sich nur selten wiederholen. Eben darum aber, und je mehr er in solchen Grenzen bleibt, wird er Anlaß eines einmaligen Darlehens werden können, welches erst nach Jahren zurückgezahlt wird.

Derartigen Bedürfnissen zu genügen, sind solche Banken nicht gemacht, welche Banknoten ausgeben oder Depositen annehmen, die täglich oder binnen kurzer Frist fällig sind.

Um die Aktiva auf so lange hinaus festzulegen, muß die Bank

*) Rodbertus-Jagetzow, Zur Erklärung und Abhülfe der heutigen Kreditnoth des Grundbesitzes. I (2. Ausgabe 1876), S. 20 ff., 44 ff.

Passivgeschäfte betreiben, wodurch sie ihrerseits Schulden kontrahirt auf gleichermaßen lange Dauer. Sie muß also Obligationen ausgeben, die auf eine Reihe von Jahren laufen, die nicht ihr gekündigt werden können, sondern die sie selber kündigt je nach dem Umfange der an sie zurückkehrenden Kapitalien, oder deren Tilgungsplan genau demjenigen Tilgungsplane entspricht, welchem gemäß ihre Aktiva an sie zurückgezahlt werden.

Thatsächlich fehlt es nicht an verfügbaren Geldkapitalien, welche solche dauernden Anlagen suchen, die von ähnlichem Charakter sind wie die Anlage in Staatspapieren.

§ 424. Um langfristige Darlehen also handelt es sich bei den Bodenkreditinstituten in jedem Fall.

Ein Unterschied aber ist zu machen zwischen denjenigen Instituten, welche spekulative Kapitalanlagen vermitteln*), und denjenigen, welche sich von solchen fernhalten.

Die Scheidelinie ist einfach zu finden in der Grenze der Sicherheit, welche der Beleihung gezogen wird.

Die älteren (landschaftlichen) Pfandbriefinstitute der preußischen Provinzen suchen die Schranke der Beleihung von Landgütern so nahe zu stecken, daß sie jede Verlustgefahr ausschließen. Hiedurch sind sie in der Lage, Pfandbriefe von ähnlicher Qualität für den Kapitalanlagebedarf auszugeben, wie die Staatspapiere von erster Sicherheit. Sie werden hiedurch ferner befähigt, den Geschäftsbetrieb eines derartigen Instituts einem festen Mechanismus zu unterwerfen, jener „einförmigen Methode", welche bei dem kurzfristigen Darlehen den Notenbanken und Depositenbanken genügt.

Das spekulative Element des Bodenkredits setzt ein, wo die Schranken der höchsten Sicherheit überhaupt sind, wo die — zumal in neuester Zeit — als unzureichend empfundenen Anforderungen der älteren Pfandbriefinstitute überschritten werden, wo eine Sicherheit zweiter Ordnung für die Beleihung genügt, wo daher größere Gefahr und als Entgelt für die größere Gefahr höhere Preise des Darlehens verlangt und geboten werden. Die Pfandbriefe dieser Gattung von Bodenkreditinstituten gewähren höheren Zins und sind riskanter, wie die durch sie gedeckten Darlehen spekulativer sind.

*) Julian Goldschmidt, Deutsche Hypothekenbanken. Kritik und Reformvorschläge. Jena 1880.

§ 425. Den beiden, hier unterschiedenen, Kategorien von spekulativen und nicht-spekulativen Bodenkreditanstalten entspricht die *Verschiedenheit ihrer Organisation.*

Für die nicht-spekulativen Anstalten genügt der *korporative* Zusammenschluß zu einem Vereine der in den einzelnen Bezirken (Landschaften) gelegenen Landgüter, um durch seine solidarische Haftung auf Grund der enge begrenzten Beleihung Pfandbriefe zu produciren, welche ebenso beliebt, kursfähig und werthvoll, daher ebenso niedrig verzinslich sind wie die heimischen Staatspapiere. Daher genügt es, daß sie dem darlehensbedürftigen Grundbesitzer die Pfandbriefe statt des Geldes einhändigen, damit er mittelst derselben auf dem Markte der Werthpapiere das verlangte Kapital erhält. Eine mäßige Differenz zwischen der Zinshöhe, die dem Schuldner das Pfandbriefinstitut auferlegt, und der Zinshöhe der Pfandbriefe ist zugleich der Weg zur allmäligen Tilgung des entliehenen Kapitals.

Dieses Verfahren hat sich als so zweckmäßig erwiesen, daß es auch auf andere verwandte Schuldverhältnisse des Grundbesitzes ausgedehnt worden ist. Der Pfandbriefbank hat man die *Rentenbanken* nachgebildet, zunächst zu dem Zwecke, Reallasten des Grundeigenthums abzulösen, indem der Werth dieser Lasten kapitalisirt und in Rentenbriefen beurkundet wurde, um die Reallastberechtigten durch Kapitalzahlung auf einmal abzufinden, während die Reallastpflichtigen durch jährliche Zahlung an die Rentenbank Zins und Kapitaltilgung leisteten.

Hier wie dort ist die Einsetzung der korporativen oder staatlichen Solidarität für die einzelnen Schuldner das Mittel, den Schuldnern ein Geschenk in der Zinsermäßigung zu gewähren*), die ihrerseits dazu dient, das Kapital zu tilgen, unabhängig von den außerordentlichen Tilgungszahlungen der Schuldner. Die Zinsdifferenz ist die Differenz der Qualität des Kredits, den der einzelne Pflichtige genießen würde, gegen denjenigen Kredit, welchen die auf Solidarität (auf Gegenseitigkeit) gegründetete Bank genießt.

Die *spekulativen* Bodenkreditbanken knüpfen an die verbreitete Erscheinung an, daß der eng begrenzte**) Grundkredit der Pfandbriefinstitute den Bedürfnissen nicht genügt. Sie gehen über die Beleihungs-

*) Sichere bäuerliche Hypotheken werden vielfach noch mit 4½—5 Procent verzinst, während die Landschaften gegenwärtig zu 3—3½ Procent Kredit geben. Hermes, Art. Landschaften. I. Supplementband zum Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 1895, S. 632.

**) Allerdings sind auch die Landschaften allmälig etwas entgegenkommender geworden. Ursprünglich beliehen sie nur die Hälfte des Taxwerthes; gegenwärtig fast

grenze der letzteren, ihrem Wesen nach, hinaus. Sie begeben sich aus der Sphäre der Sicherheit hinaus in das Gebiet der Gefahr; sie suchen zum mindesten mit größerem Wagemuth als die alten Institute jenen Rand des Bodenwerthes zu bedecken, auf welchem zwar nicht mehr die Sicherheit erster Ordnung und dennoch eine verhältnißmäßig kleine Gefahr des Verlustes zu finden ist. Im Einzelnen gehen sie über diesen schmalen Rand hinaus und begeben sich in die eigentlich riskante Sphäre — gegen entsprechende Erhöhung der Zinsbedingungen.

Hier reicht die „einförmige Methode" nicht mehr aus. Hier ist das Gebiet der spekulativen Berechnungen. Dies ist daher auch der Geschäftsbereich einer anderen Gruppe von Bodenkreditanstalten — der „Hypothekenbanken" (oder welcher Name sonst gewählt werden mag, um den Unterschied zu den älteren Instituten zu bezeichnen).

Ihr Erfolg ist durch ein ähnliches Moment bedingt, wie der Erfolg der großen Effektenbanken — durch die Größe ihres Umfanges, vermöge deren eine Art von Risikoversicherung innerhalb der Geschäfte derselben Bank möglich wird.

Ein hervorragendes Beispiel ist die preußische Central-Bodenkredit-Aktiengesellschaft. Sie hat (1870 begründet) ein Kapital von 36 Millionen Mark, von denen bis jetzt 80 Procent eingezahlt sind. Sie beleiht Grundstücke in der Regel nur zur ersten Stelle, und zwar „Liegenschaften" innerhalb zwei Drittel, Gebäude innerhalb der ersten Hälfte des Werthes. Ihre Pfandbriefe werden regelmäßig binnen 66 Jahren getilgt durch periodische Ausloosung. Der Jahresgewinn war seit 1871 mit geringen Aenderungen stets 8—10 Procent, meistens 9—9½ Procent.

In dem letzten Vierteljahrhundert hat ein großer Aufschwung der Bodenkreditaktienbanken in Deutschland stattgefunden. Ende 1870 cirkulirten für 130 367 000 Mark Pfandbriefe derselben; aber Ende 1895 nicht weniger als 4 435 329 000 Mark.

---

sämmtlich zwei Drittel. Wo nominell die Grenze enger ist, da wird durch eine liberalere Taxe das Entgegenkommen geübt. Vgl. Hermes, a. a. O., S. 625.

VI. Sparbanken (Volksbanken).

§ 426. In der üblichen deutschen Bezeichnung der Kreditinstitute wird der Name der „Bank" — soweit seine Ausdehnung in einer gewissen Richtung auch geht — doch auf solche Institute nicht angewendet oder nur ausnahmsweise angewendet, welche einen „gemeinnützigen" Charakter tragen. Nicht auf die „Sparkassen", nicht auf die „Kreditvereine" oder „Darlehnskassen" im Sinne von Schultze-Delitzsch oder von Raiffeisen, nicht auf die Pfandbriefinstitute, welche wir schon vorhin kennen gelernt haben. Wie in einem übertragenen Sinne wendet Schultze-Delitzsch die Bezeichnung „Volksbanken" auf seine Kreditgenossenschaften an.

Umgekehrt dehnt der englische Sprachgebrauch, der doch sonst zurückhaltender ist als der deutsche in der Bezeichnung einer „Bank", wo es sich um das eigentliche große Geschäftsleben handelt, dieses Wort auf die Sparkassen (Savings-banks) aus.

Inmitten dieser Widersprüche bleibt eine Wahrheit bestehen. Es ist völlig unerheblich, ob ein Pfandbriefinstitut „auf Gegenseitigkeit" (im Sinne der alten landschaftlichen Institute) oder ein „spekulatives" Unternehmen ist (im Sinne der modernen Hypothekenbanken) — der Grundsatz bankmäßigen Geschäftsbetriebes, die Uebereinstimmung der beiden Hälften der Geschäfte, der Aktivgeschäfte und der Passivgeschäfte, muß in jeder Gestalt des Instituts festgehalten werden.

Ebenso ist die „Sparkasse" oder die „Darlehnskasse" an diesen Grundsatz gebunden. Sie muß, wie gemeinnützig auch immer ihre Bestimmung sein mag, dem obersten Gebote des Umsatzes von Geldkapitalnutzungen treu bleiben: daß sie keinen anderen Kredit gewährt, als sie empfängt.

In der That haben diese gemeinnützigen Veranstaltungen, indem sie den Namen einer Bank ablehnten, damit zugleich oft auch die strengeren Geschäftsgrundsätze einer Bank abgelehnt, die ohne Gefahr für den Bestand der Anstalt nicht abgelehnt werden dürfen.

§ 427. Die „Sparkassen" haben sich seit dem letzten Drittel des 18. Jahrhunderts in den verschiedenen Ländern, namentlich in Deutschland, ausgebreitet. Sie sind herkömmlich so sehr auf die unteren

Schichten der Bevölkerung berechnet, daß man sie öfters geradezu nur für diese zugänglich gemacht und daß die Lehrer der Polizeiwissenschaft und der Verwaltungslehre sie als Vorkehrungsmittel gegen die Armuth anzusehen sich gewöhnt haben.

Sie sollen den Sparsinn anregen, sollen auch für die kleinsten Einlagen zugänglich sein, sollen sich möglichst über alle Gegenden und Ortschaften ausbreiten, sollen derartige Vortheile, besonders durch günstige Zinsbedingungen, bieten, daß immer breitere Schichten der arbeitenden und kleinbesitzlichen Bevölkerung zu ihnen herangezogen werden.

Diesem gemeinnützigen Zweck entspricht die herkömmliche Errichtung der Sparkassen durch staatliche oder kommunale Verwaltungen (die erste Sparkasse in Deutschland wurde 1765 zu Braunschweig als „Herzogliche Leihkasse" errichtet), durch wohlthätige Stiftungen, durch gemeinnützige Vereine. Wenn sie, wie es neuerdings vielfach geschieht, Ueberschüsse erzielen, so ist dieses nicht im Sinne ihrer Errichtung. Zum mindesten sollten solche Ueberschüsse für Zwecke verwendet werden, die den Kreisen zu Gute kommen, denen die Sparkassen dienen oder zu dienen bestimmt sind.

Die entschiedenste Bekräftigung ihres gemeinnützigen Charakters haben die Sparkassen wohl dadurch erhalten, daß man sie in den meisten Ländern (außer Deutschland) zu einer Angelegenheit der Staats- und Reichsverwaltung gemacht und, um der möglichst weiten Ausbreitung und leichteren Zugänglichkeit willen, mit den öffentlichen Postanstalten*) verbunden hat („Postsparkassen", Post-office-Savings-banks

*) In den englischen Sparkassen befanden sich folgende Summen:

	(England u. Wales allein) Ende des Jahres 1881	1895
Postsparkassen	33 771 412 £	89 420 027 £
Andere Sparkassen . .	35 204 605 „	30 625 114 „

also eine Verdreifachung der Guthaben in den Postsparkassen von 1881—1895, dagegen ein Rückgang in den anderen Sparkassen. Außerdem hat sich die Summe der Staatspapiere, welche für Rechnung der Kundschaft der Postsparkassen von diesen angekauft und für sie aufbewahrt werden, vermehrt von

Ende 1881 . . . . . 738 967 £
„ 1895 . . . . . 6 949 949 „

Irland und Schottland haben bisher verhältnißmäßig geringen Antheil an den Einlagen der Postsparkassen gehabt (Ende 1895: Irland 5,6 Millionen £, Schottland 2,8 Millionen £), Irland noch weniger an den anderen Sparkassen (1895: 2 Millionen £), Schottland 1895: 12,6 Millionen £ (gegen 6,8 Millionen £ Ende 1881). Vgl. Statist. Abstract. 1896.

in Großbritannien seit 1861, Belgien seit 1870, Italien 1876, Frankreich 1882, Oesterreich 1882).

Um so nothwendiger ist es, die bankmäßige Verwaltung der Sparkassen ins Auge zu fassen.

Die Sparkassen im preußischen Staate hatten (Ende 1894) an Einlagen 4000 Millionen Mark. Davon waren 3556 Millionen theils in Hypotheken, theils in Werthpapieren angelegt (1234 Millionen in städtischen Hypotheken, 1110 Millionen in ländlichen Hypotheken, 1212 Millionen in Werthpapieren). In Wechseln waren nur 59 Millionen angelegt, in Baar 71 Millionen Mark.

Die neueren Einrichtungen der Postsparkassen, so namentlich in England und Frankreich, lassen die Spargelder in Staatspapieren des eigenen Staates anlegen.

Beiderlei Anlagen, Hypotheken wie Staatspapiere, dienen dazu, den Zins der Sparkasse höher*) zu halten, als es bei bankmäßigem Betriebe, im Sinne einer Depositenbank, möglich wäre. Die offene Frage bleibt aber die, ob die Festlegung der großen Masse der in die Sparkassen gelegten Summen, die, sei es täglich, sei es mit kurzer Kündigungsfrist, zurückgefordert werden können, hinreichende Sicherheit bietet für die jederzeitige Bereitschaft der Sparkassen, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Wenn auch bei dem eigenartigen Charakter dieser Institute die Bindung eines Theiles der Aktiven in dauernden Kapitalanlagen (Hypotheken oder Werthpapieren) zugestanden werden dürfte, so müßte doch ein wesentlich größerer Theil, als bis jetzt üblich gewesen, in liquiden Formen (Wechseln u. dgl.) angelegt werden.

§ 428. Die genossenschaftlichen Kassen (Darlehnskassen, Vorschußvereine, Kreditgenossenschaften, Kreditvereine), zumal diejenigen für ländlichen Kredit, sind nach ihrer thatsächlichen Verfassung einigermaßen die Umdrehung der Sparkassen. Während diese kurzfristigen

*) Die bezeichnende Folge davon ist, daß die wachsende Masse der Spareinlagen in den Postsparkassen die Klagen der Finanzverwaltung hervorruft. In diesem Sinne äußerte sich bereits 1887 der englische Schatzkanzler Göschen. Damals betrugen die Einlagen in den englischen Postsparkassen 110 Millionen £. Im Jahre 1896 waren sie auf 160 Millionen £ gestiegen. Die Anlage dieser wachsenden Masse baaren Kapitals in Staatspapieren hat den Kurs in die Höhe getrieben, dadurch deren Zins vermindert und den Verlust der Staatskasse an dem den Spareinlegern gewährten Zinse herbeigeführt oder vergrößert. Vgl. Henry W. Wolff, Die Sparkassen in England. Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. 67, S. 440 bis 444. 1896.

Kredit entgegennehmen aus der Masse der kleineren Leute, dem sie in langfristigen Hypothekendarlehen oder Staatspapieren Verwendung geben — wollen die ländlichen Darlehnskassen*) dem Kreditbedarf für lange Frist genügen mit Kapitalien, die ihnen auf kurze Frist anvertraut sind, oder, in der Erkenntniß der „Unbankmäßigkeit" ihres Betriebes, sie stützen sich auf ergänzende Kräfte von Centralkassen, die ihnen die erforderlichen Kapitalien zuführen.

Am deutlichsten tritt dieses in den Raiffeisen'schen Darlehnskassen zu Tage, welche den Grundsatz bankmäßigen Betriebes von vornherein ablehnen, an die Stelle geschäftsmäßiger Principien „sittliche" Faktoren (christliche Nächstenliebe) setzen, daher die Mitarbeit an der Verwaltung auf Unentgeltlichkeit stellen, die Gewährung von Darlehen von der Würdigung des individuellen Charakters abhängig machen, ihren Geschäftskreis auf die landwirthschaftliche Umgebung beschränken, die wiederum durch ein engeres Band in der Genossenschaft verbunden werden soll. Sie finden durch ein kurzfristiges Darlehn die Bedürfnisse des Landwirthes nicht befriedigt, gewähren daher Darlehn auf 1 bis 2 Jahre, außerdem aber bis zu 10 Jahren, nur mit der Schranke einer vierwöchentlichen Kündigung. Jedes Mitglied muß einen (und darf nur einen) Geschäftsantheil (etwa 25 Mark) haben; die Verzinsung desselben darf den von den Schuldnern geforderten Zins nicht übersteigen.

Seit 1876 besteht für diese Kassen die „landwirthschaftliche Centraldarlehnskasse" zu Neuwied. Sie wurde als Aktienbank gegründet, Aktionäre sind nur die einzelnen Darlehnskassenvereine (jeder höchstens 5 Aktien zu 1000 Mark). Diese Centraldarlehnskasse stützt sich wiederum auf den Kredit öffentlicher Hülfskassen und Gnadengeschenke.

---

*) Vgl. F. W. Raiffeisen, Die Darlehenskassenvereine, als Mittel zur Abhülfe der Noth der ländlichen Bevölkerung. 4. Aufl. 1883. Marchet, Zur Organisation des landwirthschaftlichen Kredits in Oesterreich. 1876. Bericht der Enquêtekommission über die Raiffeisen'schen Darlehenskassenvereine (von Erwin Nasse). 1875. Marchet, Darlehenskassenvereine Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. VI. 1891. Schulze-Delitzsch, Vorschuß- und Kreditvereine. 1875. Hans Crüger, Die Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften in den einzelnen Ländern. Jena 1892. Derselbe, Kreditgenossenschaften. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. IV. 1892. Derselbe, Vorschuß- und Kreditvereine als Volksbanken, von Schulze-Delitzsch. 6. Aufl, neu bearbeitet (erster Band der genossenschaftlichen Handbibliothek). Breslau 1897. Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. 73—74. Der Personalkredit des ländlichen Kleingrundbesitzes in Deutschland. Berichte und Gutachten. Erster Band: Süddeutschland. Zweiter Band: Mittel- und Norddeutschland. Leipzig 1896. Bd. 76: Verhandlungen des Vereins für Socialpolitik, 23.—25. September 1897. Leipzig 1898.

Im Gegensatze zu den Raiffeisen'schen Darlehnskassen wollen die Vorschußvereine nach den Grundsätzen von Schultze-Delitzsch bankmäßige Principien zur Geltung bringen. Sie sind oder wollen sein kleine Banken mit entsprechender Verfassung im Einzelnen.

Sie vereinigen in sich alle Berufsklassen und suchen darin die Quelle der Ausgleichung der Kreditbedürfnisse der verschiedenen Kreise (Ueberfluß und Mangel zu verschiedenen Zeiten, während in der Landwirthschaft allein die Möglichkeit solcher Ausgleichung fehlt). Sie fordern regelmäßige Einzahlungen behufs Erwerbes von Geschäftsantheilen; sie besolden die Vorstandsmitglieder. Sie gewähren namentlich nur Darlehn auf kurze Frist, weil sie selber nur Darlehn auf kurze Frist erhalten, und die Möglichkeit einer selbständigen Darlehnskasse bestreiten, welche anders verfährt. Insbesondere sehen sie in der Darlehnsgewährung der Raiffeisen'schen Kassen bis zu 10 Jahren, mit der Klausel vierwöchentlicher Kündigung, einen Widerspruch, der, konsequent durchgeführt, die Landwirthe ruiniren muß.

Thatsächlich haben sich die beiden Gruppen neuerdings genähert. Je mehr die Grundsätze der Raiffeisen'schen Darlehnskassen sich behaupten, je mehr sie sich auf die Nothwendigkeit der ländlichen Darlehnsbedürfnisse stützen — um so unvermeidlicher wird die Ersetzung „bankmäßiger" Grundsätze durch öffentliche Unterstützung, in letzter Instanz durch Staatskredit sein*). Es ist aber die Frage, ob man geneigt sein wird, diese Konsequenz offen zu ziehen.

---

*) Die neuerdings in Preußen errichtete staatliche Centralgenossenschaftskasse will mit dem Staatskredit den Genossenschaften — insbesondere den ländlichen Darlehenskassen — zu Hülfe kommen. Auf die Korrektheit der Geschäftsgebahrung wird es wesentlich ankommen, ob bei dieser Einsetzung des Staatskredits nicht zu weit gegangen und thatsächlich an die Stelle bankmäßiger Deckung ein Geschenk der Staatsgesammtheit gesetzt wird. Das ursprünglich für die Centralgenossenschaftskasse vom Staate hergegebene Kapital von 5 Millionen Mark ist sehr bald auf die Summe von 20 Millionen erhöht worden. Sehr schnell ist abermals jetzt (Oktober 1897) das Verlangen der landwirthschaftlichen Interessenten nach einer Steigerung des Kapitals auf 50 Millionen Mark gefolgt, und hiemit die Gefahr eines solchen Instituts angedeutet worden. Für Näheres vgl. C. Heiligenstadt, Die preußische Centralgenossenschaftskasse. Jena 1897. Ein neuerer Erlaß des preußischen Ministers der Landwirthschaft (1897) betont andererseits, gegenüber bestimmten Vorkommnissen bei ländlichen Kreditgenossenschaften „das Wesen einer Personalkreditgenossenschaft, welche bestrebt sein muß, die erforderlichen Gelder in erster Linie in sich selbst durch Heranziehung von Spareinlagen und Depositen aufzubringen, und nur aushulfsweise und vorübergehend fremden Kredit in Anspruch nehmen soll. Allerdings pflegt bei neu begründeten Genossenschaften die Nachfrage nach Geld das Angebot zu überwiegen, aber um so mehr ist es erforderlich, von vornherein das Ziel

VII. Die internationalen Zahlungen (Wechselkurse).

§ 429. Mit den Banken, und im Besonderen mit den Notenbanken, hängen die Fragen der Handelsbilanz, der Zahlungsbilanz, des Edelmetallvorraths einer Volkswirthschaft und des Verhältnisses dieses Vorraths zu dem Edelmetallbedarf des Auslandes durch den *Bankdiskont* hindurch und die *internationalen Wechselkurse* zusammen.

Wir haben hier zuvörderst zurückzuverweisen auf die Erörterungen über das Wesen der Handelsbilanz und Zahlungsbilanz (§§ 360—361). Wir haben dort unterschieden zwischen internationaler Waarenverkehrsbilanz und internationaler Zahlungsbilanz. Die letztere ist das Ergebniß aller derjenigen Verpflichtungen und Leistungen, welche zwischen zweien und mehreren Nationen theils aus dem Waarenverkehr, theils aus dem Geld- und Geldkapitalienverkehr entstehen.

„Bilanz" aber bedeutet „Gleichgewicht". Die Frage der Zahlungsbilanz, die noch zu erörtern bleibt, ist die: wie dieses *Gleichgewicht der Zahlungen hergestellt* wird.

Die frühere Betrachtung der Verfeinerungen in dem heutigen (und zum Theil schon älteren) Zahlungswesen der entwickelten Volkswirthschaften hat uns gezeigt, daß die Zahlung in baarem Gelde nur die ultima ratio des Zahlungswesens ist. Zu ihr nehmen die Zahlungspflichtigen ihre Zuflucht, wenn leichtere Methoden der Zahlung nicht verfügbar sind. Das *Umschreibewesen* der italienischen Banken des Mittelalters und ihrer Nachahmungen in den folgenden Jahrhunderten ist, zunächst für denselben Handelsplatz, ein System der Ausgleichungen zwischen verschiedenen Zahlungsverpflichtungen, welches einen möglichst kleinen Rest übrig lassen will, der nicht anders lösbar ist, als durch baare Zahlung von Geld. Der *Wechsel* (§ 75) erweitert dieses System der lokal gebundenen Umschreibungen zu einem System der Ueber-

der genossenschaftlichen Entwicklung richtig ins Auge zu fassen und durch rege genossenschaftliche Arbeit das Interesse der Mitglieder für den Einlage- und Sparverkehr und die vermittelst dessen auch für wohlhabendere Bezirksgenossen sich bietenden Vortheile zu erwecken. Sollten die Voraussetzungen für eine gedeihliche Entwicklung der Genossenschaften in diesem Sinne nicht vorhanden sein, so wäre es richtiger, von der Bildung von Genossenschaften überhaupt abzusehen und die Verbesserung des Personalkredits durch eine entsprechend eingerichtete öffentliche Sparkasse anzustreben, wie das schon in dem Runderlasse vom 26. Juni 1896 empfohlen ist".

weisungen von Ort zu Ort. Dies ist, wie wir gesehen haben, der eigentliche Ursprung des mittelalterlichen Wechsels. Schon zu Anfang des 13. Jahrhunderts hat sich durch die italienischen Kaufleute dieses Geschäft über das ganze südliche und westliche Europa verbreitet. Auf die Meßplätze waren aus den verschiedensten Anlässen Zahlungen angewiesen: die Messen der Champagne sind europäische Wechseldomicile und der Anfang eines internationalen Clearinghouse.

Die Kosten und Gefahren des Transportwesens in älteren Jahrhunderten erklären zur Genüge die frühe Beliebtheit eines solchen Auskunftsmittels, welches die Uebersendung baaren Metalls durch bloße Anweisungen ersetzt — Anweisungen, die ihrerseits auf Zahlungsverpflichtungen (aus Waarenverkehr oder anderen Gründen) beruhen.

Die neuere Zeit hat wohl die Kosten und Gefahren vermindert, dafür aber die Entfernungen vergrößert, die Masse der Umsätze um ein Vielfaches vermehrt, die Nothwendigkeit der Kostenersparung verschärft.

§ 430. Charakteristisch für die heutige Volkswirthschaft, im Gegensatze zu früheren Jahrhunderten, ist der Gegensatz großer *nationaler* Gebiete, innerhalb deren bedeutende Raumverschiedenheiten zu überwinden sind, zu den *internationalen* Gebieten.

Die nationalen Gebiete (Großstaaten, Reiche) haben heute für die Ausgleichung ihrer Zahlungen nationale, einheitliche Institute.

Für den kleineren Zahlungsverkehr sind es die Reichspostanstalten, welche seit einem Menschenalter bankähnliche Organisationen zur Ueberweisung, Einziehung, Uebermittlung von Geldzahlungen geworden sind. Durch die Einbeziehung auch der kleinsten Ortschaften in das Netz der Postanstalten ist gerade für denjenigen Verkehr, welcher am wenigsten an den Erleichterungen des großen Geschäfts- und Bankverkehrs theilnehmen kann, ein verhältnißmäßig vollkommenes Mittel der Zahlung gegeben. Es gab (1895) nicht weniger als 31497 Postanstalten im Deutschen Reiche.

Im Jahre 1895 sind im Deutschen Reiche (immer einschließlich Bayern und Württemberg) eingegangen:

1. Nachnahmesendungen im Werthe von .	215	Millionen Mark
2. Postaufträge im Werthe von	635	„ „
3. Postanweisungen im Werthe von . .	5928	„ „
	6778	Millionen Mark.

Die Entwicklung ist eine so stark zunehmende, daß diese Summe die entsprechende Zahl vom Jahre 1886 (4266 Millionen Mark) und vollends die Zahl vom Jahre 1873 (712 Millionen Mark) weit hinter sich läßt.

Der Durchschnittsbetrag der Postanweisungen war (1888) etwa 60 Mark: dies kennzeichnet die Sphäre des Zahlungswesens. Bei größeren Beträgen giebt es noch bequemere, noch wohlfeilere Methoden der Uebermittlung von Zahlungen*).

Hiefür ist es namentlich die Reichsbank im Deutschen Reiche, in Großbritannien die Bank von England sammt den Einrichtungen des Clearinghouse, die wir kennen gelernt haben.

Die Reichsbank hielt Ende des Jahres 1896 12292 Girokonten offen, auf welche hin sie (1896) eine Summe von 52827 Millionen Mark in Einnahmen und 52775 Millionen Mark in Ausgaben umsetzte (wovon baare Zahlungen in Einnahme 7558 Millionen Mark, in Ausgabe 11974 Millionen Mark waren).

An Wechseln auf das Inland (abgesehen von den „Platzwechseln", d. h. den an demselben Orte zahlbaren, an welchem sie der Bank zugehen) — „Versandtwechseln" — kaufte die Reichsbank an und zog ein die Summe von

3743 Millionen Mark (1896)

im Durchschnittsbetrage von 1459 Mark für das Stück.

In diesem national centralisirten Zahlungswesen durch Reichspost**) und Reichsbank und dem dafür festgestellten Gebührenwesen verschwindet für die betheiligten Zahlungsverpflichteten durch die Einheitlichkeit des Ganzen die Verschiedenheit und die Schwankungen der Zahlungsverpflichtungen zwischen den einzelnen Reichstheilen. Es ist lediglich Auf-

*) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. Herausgegeben im Kaiserl. statist. Amt. Berlin 1884—1897.

**) Für den kleinen Zahlungsverkehr hat die Reichspostverwaltung sich mit dem Giroverkehr der Reichsbank in Verbindung gesetzt. Insbesondere ist dieses System in solchen Ländern ausgebildet worden, in welchen Postsparkassen eingerichtet sind, so namentlich in Oesterreich. Vgl. darüber: Gesellschaftlicher Komptabilismus von Ernest Solvay. Check- und Clearingverkehr beim österreichischen Postsparkassenamt und Gesetzesvorschlag für Belgien von Professor Hector Denis (Auszug aus den Annales de l'Institut des Sciences sociales). Brüssel 1897. Ferner: Eduard Tobisch, Der Check- und Clearingverkehr des k. k. österreichischen Postsparkassenamtes. Mit Benutzung amtlicher Publikationen. Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. 59, 1—38. 1892.

gabe der Reichspostverwaltung und der Reichsbankverwaltung, für eine zutreffende Vertheilung der Zahlungsmittel, für Ausgleichung von Ueberfluß und Mangel derselben in den einzelnen Theilen ihrer Verwaltungsgebiete zu sorgen.

§ 131. Für den internationalen Zahlungsverkehr sind wohl Andeutungen einer analogen Entwicklung zu solchen Zielen, wie sie in den heutigen nationalen Wirthschaftsgebieten erreicht sind, neuerdings bemerkbar, insbesondere ist der Vorschlag gemacht worden, internationale Abrechnungshäuser einzurichten, um den internationalen Zahlungsverkehr durch Ausgleichungen der Zahlungsverpflichtungen in ähnlicher Weise zu erleichtern, wie es bisher schon in dem nationalen Zahlungsverkehr geschieht.

Indessen das Wesen des internationalen Verkehrs bleibt dieses, daß eine centralistische Organisation wie diejenige der Reichsbank von der Wirklichkeit fern abliegt, daß also die thatsächlichen Verschiedenheiten und Schwankungen der Zahlungsverpflichtungen von Land zu Land und die Verwirklichung der Zahlungsbilanz zwischen ihnen sich in dem Uebergewicht des einen Landes gegen das andere zum Ausdrucke bringen müssen.

Die geschäftsmäßige Form für diesen Ausdruck ist der internationale Wechselkurs.

Die Verpflichtungen zweier Länder gegen einander, sobald der Termin ihrer Erfüllung nahe ist, nehmen so weit wie möglich die Gestalt von Wechseln an*). Die Wechsel auf das Ausland zeigen dem erfahrenen Auge die Züge ihres Ursprunges und ihres Wesens; sie offenbaren ihm die Mannigfaltigkeit internationaler Beziehungen und die Schwankungen der geschäftlichen Konjunkturen.

Der größere Theil dieser Wechsel wird regelmäßig die Waarenausfuhr darstellen, und das wird namentlich der Fall zwischen entfernten Ländern sein, die verhältnißmäßig einfache Beziehungen mit einander haben.

Je näher aber die Länder, je enger ihre nachbarlichen Beziehungen, um so verschiedenartiger und verwickelter sind die Geschäfte, welche durch ihre Wechsel repräsentirt werden.

*) Vgl. George J. Goschen, The Theory of the foreign exchanges. chap. III. Historische Einzelheiten vgl. bei R. Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger. II, 75 ff., 130 ff., 234 ff., 293 ff.

Zwischen dem Festlande und England giebt es einen sehr großen Theil solcher Wechsel, welche die Ausgaben des Fremdenverkehrs, Tratten der auswärts lebenden Engländer auf ihre Banken, Inkassos für ihre Dividenden oder sonstige Einkünfte bedeuten. Unzählige Wechsel giebt es, die auf Käufen oder Verkäufen von Werthpapieren beruhen, oder die der Kapitalübertragung von Land zu Land, vermöge der Betheiligung an einem öffentlichen Anlehen oder einer Aktienunternehmung, dienen. Wenige Anleihen werden von Staaten außerhalb Englands aufgenommen, welche nicht die Ausstellung einer Masse von Wechseln veranlassen. Denn wenn das Land, das eine solche Anleihe aufgenommen hat, einen Ueberschuß auf seine sonstigen Handelsverbindlichkeiten schuldet, den es nun durch Rimessen decken will, so können zu diesem Zwecke sehr gut Wechsel auf das Kapital darleihende Land gezogen werden für den Betrag seines Antheils an dem Staatsanlehen.

Bei Ländern, welche eine große Rhederei besitzen, spielen diejenigen Wechsel eine Rolle, die auf Schiffsfrachten beruhen. Schweden und Norwegen, die im übrigen, außer Holz, wenig exportiren, sind in diesem Falle.

Im Uebrigen ist Qualität und Größe der Wechsel verschieden, je nach der Verschiedenheit des Handels der einzelnen Länder. Der Handel Ostindiens und Chinas, deren Hauptausfuhrartikel von hohem Werthe, der daher mehr als sonstwo in reichen Häusern koncentrirt ist, wo obenein die Entfernung, die Länge des Kredits anerkannte Firmen brauchen, dieser Handel erzeugt überwiegend Wechsel von großen Beträgen (£ 10 000 u. m.) und auf europäische Häuser ersten Ranges. Andererseits erzeugt die Nähe Englands zum Festlande eine solche Häufigkeit und Mannigfaltigkeit der Beziehungen, daß die Wechsel die täglichen kleinen Geschäfte wie die großen Transaktionen darstellen. Daher wird eine Summe von 10—20 000 £, die in Wechseln vom Kontinente nach England vermittelt wird, aus einer Menge kleiner Wechsel zusammengesetzt.

§ 432. Neben diesen gleichsam aus bona fide-Geschäften entsprungenen Wechseln giebt es eine andere große Masse von Wechseln, welche **indirekten Operationen** entspringen.

So ziehen diejenigen Kaufleute, welche in Ostindien nach Amerika exportiren, ihre Wechsel nicht auf New York, sondern auf London. Ebenso zieht das Exporthaus in New Orleans, welches seine Baumwolle nach Rußland verschifft, nicht auf St. Petersburg, sondern auf London.

Das kommt theils daher, daß die Londoner Bankiers einen so viel größeren Weltruf haben und daher ihre Wechsel so viel werthvoller sind, als die Wechsel auf New York oder St. Petersburg. Namentlich aber daher, daß England so große Massen Waaren exportirt, welche alle Länder der Erde zu Schuldnern Englands machen, die nun ihrerseits nach England zu remittiren haben, in Waaren, in Baarmetall oder in Wechseln. England exportirt etwa Baumwollfabrikate in größerem Umfange nach China — in größerem Betrage, nehmen wir an, als China dafür nach England exportirt an Seide und Thee. Dagegen exportiren die Amerikaner weniger nach China als sie in Seide und Thee von dort empfangen. Der Ueberschuß der englischen Ausfuhr nach China, der Ueberschuß der amerikanischen Einfuhr von China werden nun durch die Londoner Wechsel ausgeglichen, indem die Chinesen ihren englischen Gläubigern die Wechsel senden, die für Rechnung ihrer amerikanischen Schuldner auf London gezogen sind.

Sobald zwei Länder in beständigen Austausch ihrer Güter treten, derart, daß die beiden Hälften des Tausches, Einfuhr und Ausfuhr, sich regelmäßig begegnen, werden solche vermittelnden Länder (wie England) von ihnen ausgeschaltet. So hat es im Laufe des neuesten Zeitalters der Verkehr von Java mit Holland, von New York mit Bremen, von Rio Janeiro mit Hamburg gemacht. Der Export des Deutschen Reichs nach den Vereinigten Staaten giebt Material für die Rimessen, welche Bremen nach den Vereinigten Staaten zu machen hat für seine Einfuhr von Tabak und Baumwolle aus diesen.

Neben jenen „indirekten Operationen" sind solche Wechsel für den internationalen Verkehr von Bedeutung, die überhaupt nicht eine Begleichung von Schulden bedeuten, sondern als sogenannte „Blankowechsel" vielmehr dem Kredit entspringen, welchen der Aussteller bei dem Bezogenen genießt — insofern das Umgekehrte jener anderen Kategorien von internationalen Wechseln. Insbesondere dienen solche Tratten dazu, das Auseinanderfallen der Fristen von Ausfuhr und Einfuhr zweier Länder zu überspannen, durch den Kredit eine Brücke zu schlagen, für den zeitweiligen Abstand der Schuld des einen Landes gegenüber der Schuld des anderen Landes. Wenn etwa in einem überwiegend Korn ausführenden Lande die Forderungen für seine Ausfuhr nur einmal im Jahr und zwar zur Zeit der Verschiffungen nach der jeweiligen Ernte entstehen, während dasselbe Land das ganze Jahr hindurch Manufakte importirt haben mag. Um hier die Kosten und die Unbequemlichkeit zu sparen, welche entstünden, wenn in der einen Jahreszeit Gold zur Bezahlung der Manufakte ausgeführt werden müßte, in der anderen

Jahreszeit Gold eingeführt werden, als Preis des ausgeführten Korns — werden auf den Kredit von Bankiers Wechsel gezogen, vermittest derer diese Spannung beseitigt wird. Im Wechselkurse — wie wir sogleich näher sehen werden — stellt sich dieses dar als eine Milderung der Schwankungen.

§ 433. Was bestimmt nun den Stand der internationalen Wechselkurse, d. i. der Preise der internationalen Wechsel?

Wir gehen hier zunächst aus von demjenigen, was man den Parikurs der internationalen Wechsel nennt. Dieser ist da vorhanden, wo der internationale Wechselkurs auf dem Punkte steht, der genau dem Edelmetallwerthe (Goldwerthe) der beiden Landeswährungen entspricht.

Würde es keine Verschiedenheit der Landeswährungen geben, oder so weit als zwei Länder dieselbe Währung besitzen, erscheint der Parikurs in der einfachen Gestalt, daß 100 Franken in Brüssel für 100 Franken in Paris zu haben sind und umgekehrt.

Die Verschiedenheit der Währungen von Land zu Land läßt den Parikurs in etwas weniger deutlicher Gestalt erscheinen, zumal deshalb, weil diese Verschiedenheit sich nicht (wie es meist nach den irrthümlichen Meinungen des größeren Publikums scheint) auf leicht abgerundete Werthverhältnisse beschränkt, sondern — bei der regelmäßigen Unabhängigkeit der Münzverfassungen großer Staaten von einander — erst in kleinen Bruchtheilen zum Ausdruck kommt.

So ist es etwa ein vulgärer Irrthum, daß 1 französischer Frank = 80 Pfennigen der Deutschen Reichswährung sei, oder das englische £ = 25 Mark deutsche Währung. Vielmehr ist die wirkliche Relation, welche den Parikurs darstellt, die folgende:

100 Mark (deutscher Währung) = 123,46 Franken,
100 „ „ „ = 4,895 £,
100 „ „ „ = 23,821 Dollars,

oder

100 Franken . . . . . = 81 Mark,
1 £ . . . . . = 20,4294 Mark,
100 Dollars . . . . . = 419,79 Mark.

Neben diesem „theoretischen" Parikurse giebt es nach dem Sprachgebrauch des großen Geschäftslebens einen „praktischen" Parikurs oder Goldpunkt, d. h. denjenigen, bei welchem die Versendungskosten des Goldes von Land zu Land mit in Rechnung gezogen werden.

Solcher praktischer Parikurse („Paritäten") giebt es, weil es sich um Ausfuhr und Einfuhr von Gold und wiederum um verschiedene Goldtransportkosten u. s. w. für jede zwei Länder handelt, eine große Zahl, deren Berechnung wiederum mit der Aenderung der Transportkosten u. s. w. wechselt.

Die „Paritäten" oder „Goldpunkte"*) (unter Berechnung der Kosten für Prägung, Fracht, Assekuranz, durchschnittlichen Verlust an Feingehalt und Gewicht der im Verkehr befindlichen Münzen) sind beispielshalber für den Golderport aus Deutschland nach:

Paris . .	81,37	Mark für	100 Franken,
London . .	20,53	„ „	1 £,
New York .	423,30	„ „	100 Dollars,

für den Goldimport nach Deutschland von:

Paris	80,56 Mark,
London	20,33 „
New York . . .	415,25 „

§ 434. Die hier dargestellten Parikurse, die theoretischen und die praktischen Paritäten, bilden die Grenzen, innerhalb deren sich die wirklichen Kurse der internationalen Wechsel bewegen. In der Mitte steht die theoretische Parität, als Extrem auf jeder der beiden Seiten von ihr die eine der beiden praktischen Paritäten, der „Goldpunkt" für die Ausfuhr des Goldes oder der Goldpunkt für die Einfuhr des Goldes.

Wodurch werden diese Pendelschwingungen bestimmt?

Durch das Uebergewicht der Verpflichtungen über die Forderungen oder der Forderungen über die Verpflichtungen, welche ein Land gegen das andere Land und gegen die anderen Länder in Form von Wechseln zu begleichen hat.

Dazu kommt, weil die große Mehrzahl der Wechsel nicht „auf Sicht" (d. h. sofort zahlbar) gestellt ist, sondern noch einige Zeit, Monate oder Wochen, zu laufen hat, der Stand des Zinsfußes (Diskont) in dem Lande, auf welches der Wechsel ausgestellt ist. Dazu kommt ferner der Kredit, welcher zufolge dieser Frist des Wechsels von den Ausstellern und Bezogenen in Anspruch genommen wird bei demjenigen, welcher das baare Geld für den gekauften Wechsel bezahlt. Daher ein verschiedener Kurs

*) Im Englischen: gold points, bullion points, specie points. Die Berechnungen vgl. bei Ottomar Haupt, Arbitrages et parités. Paris. 8. Aufl. 1894.

für die Wechsel erster, zweiter, dritter Qualität, je nach der Qualität der Handelshäuser, welche sie ausstellen. Für die geringere Qualität (die größere Gefahr) wird der geringere Preis gezahlt. Solche geringere Qualität kann den Wechseln auf ein Land überhaupt anhaften, wenn die Volkswirthschaft dieses Landes in Mißkredit geräth und die Bürgschaft für die Sicherheit der Wechsel allein auf die eine Seite fällt, auf die Aussteller der Wechsel in dem anderen Lande.

Wir haben bisher in allen Ländern eine metallische (normale) und zwar eine Goldwährung vorausgesetzt. Es würde ein neues Moment der Beeinflussung für die Wechselkurse eintreten, wenn verschiedene Edelmetalle in den verschiedenen Ländern ihren Währungen zu Grunde gelegt wären. Die Schwankungen des Werthverhältnisses zwischen Gold und Silber würden in die Schwankungen der Wechselkurse mit hineingehen, und vollends müssen Schwankungen von der Größe derjenigen, wie sie auf dem Silbermarkte seit 20—25 Jahren Platz gegriffen haben*) und wie sie namentlich in den letzten Jahren eingetreten sind, eine erschütternde Wirkung auf die Bewegung der davon betroffenen internationalen Wechselkurse ausüben.

Dasselbe Moment trifft zu in dem Falle, da die metallische Währung eines Landes hinabgesunken ist in eine Papierwährung (vgl. Syst. I § 412; II §§ 547—556). Hier vermehrt und vermindert sich die Höhe des Wechselkurses um denjenigen Betrag, welcher den Unterschied zwischen dem Werthe des Papiergeldes und des Metallgeldes darstellt. Und

*) Preis des Silbers in London (dem Hauptmarkte für Silber) in Pence (240 Pence = 1 £) für 1 Unze Silber:

1841—1850:	59,62	Durchschnitt
1851—1860:	61,25	„
1861—1870:	60,94	„
1871—1875:	59,02	„
1876—1880:	52,45	„
1881:	51,72	„
1886:	45,67	„
1890:	54,13—43,62	(höchster und niedrigster)
1891:	47,50—43,75	„ „ „
1892:	42,00—38,60	„ „ „
1893:	38,50—31,25	„ „ „
1894:	30,70—27,25	„ „ „
1895:	30,83—27,62	„ „ „
1896:	31,75—30,00	„ „ „
1897:	30,00—23,12	„ „ „

Vgl. Conrad's Jahrbücher. 1897. Bd. 68, 290 f.

diese Vermehrung (Verminderung) folgt den Schwankungen dieses Unterschiedes (Goldagio, Metallagio, Disagio).

Wo unter dem Einflusse starker Erweiterung der Papiergeldemission, erschütterten Staatskredits des Papiergeld emittirenden Landes, kritischer Zeitläufte in Volkswirthschaft und Staatsleben, die Schwankungen des Agios große sind, da theilen sich dieselben unmittelbar auch den internationalen Wechselkursen mit, welche sich auf dieses Land beziehen.

§ 435. Das was man „ungünstige Wechselkurse" nennt — nämlich die Folge eines Uebergewichts der Verpflichtungen eines Landes über seine Forderungen an andere Länder — kann beseitigt werden nur auf einem von zwei Wegen: Steigerung der Ausfuhr und Verminderung der Einfuhr, oder Erhöhung des Zinsfußes.

Der erste Weg ist da angemessen, wo es sich um ein dauerndes Mißverhältniß der heimischen Produktion und Konsumtion in den Beziehungen zum Auslande handelt. Der zweite Weg ist dagegen der richtige, wenn bloß zeitweilig eine Verschiebung eingetreten ist durch Auseinanderfallen der Jahresfristen von Ausfuhr und Einfuhr, so daß etwa für ein halbes Jahr eine Verschuldung besteht, die den heimischen Wechselkurs derart herabdrückt und den fremden Wechselkurs derart steigert, daß die Ausfuhr von Gold lohnend wird.

Um den Zustand der letzteren Art zu beseitigen, d. h. in der Sprache der Banktechnik den Metallvorrath gegen die Forderungen des Auslandes zu schützen, erhöht die Bank (von England, Frankreich, Deutschland u. s. w.) ihren Diskont. Diese Höhe des Diskonts reizt das Ausland, den Kredit für die Forderungen gegen das Inland zu verlängern, sei es durch die Gläubiger selber oder durch Dritte.

Ein Fall der Art wird namentlich dann entstehen, wenn in einem Lande Mißernten, außerordentliche Ausgaben für die Zwecke eines Krieges oder für eine Periode der Ueberspekulation eintreten. In einem solchen Momente dient die Erhöhung des Bankzinsfußes als Hemmungsmittel, um die normale Ordnung wieder herzustellen. Dieses Mittel ist nothwendig, um die Goldausfuhr, welche die Folge jener außerordentlichen Zeitläufte ist, zurückzuhalten und diejenige Menge edlen Metalles im Lande zu bewahren, welche als Unterlage eines gesicherten Geldwesens nicht zu entbehren ist. Der hohe Zinsfuß hält das Gold zurück und lockt vom Auslande Gold an, weil es in seiner Heimath so günstige Verzinsung nicht findet, wie in dem Lande des hohen Diskonts.

Die Notenbanken (Diskontobanken) werden diese Maaßregel von

selber ergreifen, sobald das Gold ihnen entzogen wird und sie zur Behauptung ihrer Zahlungsfähigkeit den nächstliegenden Schritt thun, durch Vertheurung des Diskonts den Zudrang der zu diskontirenden Wechsel abzuwehren. Sie thun damit vom Standpunkte der Notenbank, was das gemeine Beste der Volkswirthschaft verlangt. Und wenn das Bankwesen organisiert ist in großen Centralbanken von öffentlichem Charakter, so wird diese Aufgabe mit dem Bewußtsein ihrer öffentlichen Tragweite erfüllt.

Solcher Bankpolitik kommt meistens die Gesetzgebung zu Hülfe, indem sie ein gewisses Verhältniß statuirt für den Metallvorrath einer Bank zu deren umlaufenden Banknoten oder die Summe der ungedeckten Banknoten begrenzt oder eine Steuer für die über eine gewisse Grenze hinausgehende Notenmenge auferlegt — eines oder mehrere von diesen Vorkehrungsmitteln zusammen.

Wie die Wechsel eines Landes auf das Inland Kapitalanlagen bilden für kurze Fristen, die im Laufe einiger Monate fällig sein sollen, also auch die Wechsel auf das Ausland. Im Wechselportefeuille der Banken, der Kapitalisten, der Spekulanten, liegen neben den Inlandswechseln große Summen von internationalen Wechseln. Wie groß diese Summen überhaupt, wie groß diejenige ist, welche auf jedes einzelne Land gezogen ist, hängt von der Höhe des Diskonts in den verschiedenen Ländern ab*). Und die Beobachtung dieser Diskontverschiedenheiten, die Verfolgung ihrer Schwankungen, die Berechnung und Ausnutzung der dadurch zu gewinnenden Vortheile ist das arbeitstheilige Geschäft der „Wechselarbitrage".

Die Bedeutung dieses Geschäftszweiges in einem Mittelpunkte des Welthandels und Bankwesens zeigt sich in der Thatsache, daß London

*) Der Bankzinsfuß war in

Durchschnitt des Jahres	Wien Procent	Paris Procent	London Procent	New York Procent
1887	4,12	3,00	3,32	5,97
1888	4,17	3,10	3,30	4,72
1889	4,19	3,09	3,55	5,08
1890	4,48	3,00	4,55	5,92
1891	4,40	3,00	3,26	5,87
1892	4,02	2,70	2,49	4,46
1893	4,24	2,50	3,07	7,11
1894	4,08	2,50	2,11	3,40
1895	4,30	2,10	2,00	3,87
1896	4,09	2,00	2,48	5,88

Die Wechselkurse waren im Jahre 1896 in Berlin:

seit lange in der Arbeitstheilung seiner Börsen, die wir kennen (vgl. oben §§ 70, 71, 229, 230), die älteste derselben „Royal Exchange“ für den Handel mit internationalen Wechseln allein bestimmt hat.

	auf Paris 8 Tage für 100 Franks in Mark		auf London 8 Tage	
im Monat	höchster	niedrigster	höchster	niedrigster
Januar	81,15	80,95	20,47	20,42
Februar	81,15	81,00	20,46	20,45
März	81,15	81,05	20,45	20,435
April	81,30	81,10	20,45	20,435
Mai	81,20	81,05	20,44	20,41
Juni	81,15	80,95	20,41	20,375
Juli	81,00	80,95	20,38	20,37
August	81,05	80,95	20,40	20,375
September	81,00	80,85	20,40	20,355
Oktober	80,95	80,70	20,36	20,345
November	80,90	80,65	20,37	20,355
December	80,90	80,55	20,38	20,335

Vgl. Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. Berlin 1897, S. 134.

Drittes Buch.

Das Versicherungswesen.

Erſtes Kapitel.

Die Entwicklung der Verſicherung.

Literatur. J. M. Pardessus, Collection de lois maritimes antérieures au dix-huitième siècle. 6 volumes. 4°. Paris 1828—1845. Reatz, Geſchichte des europäiſchen Seeverſicherungsrechts. I. 1870. L. Goldſchmidt, Univerſalgeſchichte des Handelsrechts. Stuttgart 1891 (beſonders S. 80 ff., S. 335—383). Derſelbe, Zur Geſchichte der Seeverſicherung, in: Juriſtiſche Abhandlungen. Feſtgabe für Georg Beſeler. 1885. S. 201 ff. E. Bensa, Studii di diritto commerciale. Genova 1882. Derſelbe, Il contratto di assicurazione nel medio evo. Genova 1884. Adolf Schaube, Die wahre Beſchaffenheit der Verſicherung in der Entſtehungszeit des Verſicherungsweſens. Conrad's Jahrbücher. Bd. 60, S. 40—58, S. 473—509. Jena 1893. Derſelbe, Der Uebergang vom Verſicherungsdarlehen zur reinen Verſicherung. Conrad's Jahrbücher. Bd. 61, S. 481—515. Jena 1893. Viktor Ehrenberg, Zeitſchrift für das geſammte Handelsrecht. Bd. 32, S. 175 ff., 276 ff. Richard Ehrenberg, Hamburgs Handel und Schiffahrt vor 200 Jahren (Hamburg vor 200 Jahren. Hamburg 1891, S. 270 ff.).

Handwörterbuch der Staatswiſſenſchaften: Art. Transportverſicherung (Prim); Feuerverſicherung, Lebensverſicherung (Emminghaus).

I. Die Anfänge der Verſicherung.

§ 436. Derſelbe kanoniſtiſche Schriftſteller, bei welchem ſich zuerſt die Ausdrücke „sicurare“ und „assicurare“ — für Seeverſicherung — finden, Franco Sacchetti (um 1370)*), mißbilligt die Aſſekuranz, weil Gott allein die Dinge dieſes Lebens ſicherſtellen kann**).

Bald darauf iſt es ein anderer Kanoniſt, deſſen Autorität für die

*) I sermoni evangelici etc. Serm. IV (ed. O. Gigli. Firenze 1857).

**) „Però che altro che Dio non può sicurare niuna cosa in questa vita.“

Späteren maßgebend gewesen ist — Laurentius de Rudolphis (um 1403), welcher energisch die kanonische Erlaubtheit der Assekuranzprämie verficht*).

„Indessen Wort und Sache der Assekuranz erscheint hier unter dem Gesichtspunkte nur einer der überhaupt möglichen Organisationsformen der Versicherung — der spekulativen Unternehmung. In anderer Organisationsform ist die Versicherung viel früher vorhanden. Und gerade diese andere, ältere Organisationsform ist diejenige, welche vielmehr an die Gebote der kirchlichen Glaubenslehre anknüpft, als daß sie ihnen widerspricht.

Es mag nämlich diejenige weltliche Gesinnung, welche Vorkehr trifft für die Abwendung von Unfällen, als eine sündhafte erscheinen vom Standpunkte einer Glaubenslehre, die alle Fürsorge für das menschliche Leben den überweltlichen Mächten anvertraut. Es mag eine werbende Unternehmung, welche darauf ausgeht, sich den Preis der Sicherheit gegen die vom Himmel verhängten Unfälle bezahlen zu lassen und dabei Gewinn zu machen, vollends einer solchen Weltanschauung verwerflich erscheinen. Jedoch die Hülfe in der Noth, die gebracht wird, nachdem das Unglück hereingebrochen ist, und die Wechselseitigkeit dieser Hülfe wird von diesem verwerfenden Urtheil nicht getroffen, ja sie wird als That christlicher Nächstenliebe gefordert.

Löst sich in dieser Alternative der Organisationsformen der sittlich-religiöse Gegensatz auf, so bedeutet er für die historische Entwicklung der Versicherung eine Stufenfolge von Formen und formbildenden Principien, die dann im Laufe der Jahrhunderte dazu gelangt sind, einander zu ergänzen.

Sie sind in dieser Jahrhunderte langen Entwicklung gleichmäßig ausgereift und stehen heute gleichberechtigt neben einander, damit man ihre beiderseitigen Vorzüge und Schattenseiten abwägen, damit man dem entsprechend ihre Leistungsfähigkeit verwerthen kann.

Historisch angesehen, liegt es in dem Wesen der einen der beiden Organisationsformen, daß sie die ältere ist. Das Eintreten für einander erst in dem Augenblicke, da der Unfall sich ereignet hat, entspricht ebenso sehr jenen kirchlichen Geboten wie der mangelnden Voraussicht des Naturmenschen. Dagegen bedeutet es ein großes Stück wirthschaftlicher Gesittung, wenn ein Volk, eine gesellschaftliche Schicht dahin gelangt ist,

*) Tractatus de usuris (tractatus tractatuum. VII, p. 15 ff.), p. III, cap. consul. § 10. qu. 3, No. 8: „non enim propter mutuum, cum nullum interveniat, sed propter id, quod assecurat mercatorem de meribus suis, quas periculo marino vel terrestri reponit, illud recipit.“

daß im Vorwege ein Preis gezahlt wird, um die Entschädigung für einen möglichen Unfall zu erkaufen. Es ist ein Fortschritt von der nur durch sinnliche Eindrücke bestimmten Handlungsweise roherer Kulturstufen zu der Voraussicht und berechnenden Vorwegnahme künftiger Ereignisse, welche das Wesen zumal der entwickelteren Volkswirthschaft ausmachen.

Es ist daher charakteristisch, daß auch jene rohere Form der Versicherung, oder ihr keimhaftes Vorspiel, auf solcher entwickelteren Kulturstufe selber verwandelt wird durch Aufnahme eben der gleichen Momente der Vorsicht und der Vorausberechnung, welche mit der anderen Organisationsform zuerst in die Geschichte getreten sind.

Die gegenwärtigen Gegensätze, welche aus dieser Entwicklung entsprungen sind, die Versicherung „auf Gegenseitigkeit" (genossenschaftliche Versicherung) und die „spekulative Versicherung" (privatwirthschaftliche Versicherung, Prämienversicherung), stehen sich daher weit näher als jene historischen Anfänge — so sehr, daß man gemeinhin den Ursprung der Assekuranz in die Anfänge der entwickelteren Organisationsform verlegt und die Anfänge der anderen, älteren, oft übersehen hat.

§ 437. Als eigenthümliches Geschäft ist den Römern*) die Assekuranz auf Prämie noch nicht bekannt; obwohl man aus dem Seedarlehen das „periculi pretium", den Grundgedanken derselben entnahm. Dagegen sind die Begräbnißkassen (collegia funeraticia), also Versicherungsgenossenschaften auf Gegenseitigkeit, in Rom verbreitet, wie überhaupt das Vereinswesen ein Abbild des republikanischen Staatswesens, dann ein Zufluchtsort seiner Ueberlieferungen wird**).

*) Livius (lib. 23, cap. 44) erzählt von einem Falle, da die römische Armee in Spanien Mangel an Getreide, Kleidung und anderem litt, dem abzuhelfen sich eine Unternehmergesellschaft erbot, die Zufuhr dieser Gegenstände zu übernehmen, aber mit der Bedingung „ut quae in naves imposuissent, ab hostium tempestatisque vi, publico periculo essent". Der Staat also sollte die Gefahr des Verlustes, der während des Transports eintreten könnte durch Seeraub oder Unwetter, auf sich nehmen. Aeltere Schriftsteller, so Pufendorf (De jure naturae et gentium libri. Francofurti ad Moen. 1706, p. 725), Barbayrac (Le droit de la nature. Basel 1732. II, 92) und andere haben darin den Beweis finden wollen, daß die Römer die Assekuranz gekannt haben. Thatsache ist, nach dem Zeugniß des Livius, daß die Kehrseite der Assekuranz bei diesem Geschäft bereits sich gezeigt hat: es wurden Schiffbrüche behauptet, die nicht eingetreten waren, oder es wurden seeuntüchtige Schiffe befrachtet, die man vorsätzlich untergehen ließ, um den Schadenersatz zu fordern (vgl. Livius, lib. 25, cap. 3).

**) Otto Gierke, Das deutsche Genossenschaftsrecht. Dritter Band: Die

Diese Begräbnißkassen hatten (wie es u. a. die Lex der Gildegenossen von Lanuvium zeigt) eine feste Verfassung hinsichtlich ihrer Organe, ihrer Mitgliedschaft, Eintrittsgelder, Beiträge, über die daraus erwachsenden Ansprüche auf das Begräbniß, über Ausrichtung der Schmausereien u. s. w.*).

Im germanischen Mittelalter sind es gerade die ältesten Gilden, welche als Schutzgilden, die ihrerseits als Bluts- oder Schwurbrüderschaften in die heidnische Urzeit hinaufzureichen scheinen, von selber mit den keimhaften Formen der Versicherung verwandt sind.

So mag es auf sehr alte Anfänge zurückweisen, wenn für Island im 12. Jahrhundert das Bestehen von Versicherungsgilden bezeugt ist, zu denen sich Gruppen der steuerfähigen Bürger vereinigten behufs gemeinschaftlicher Tragung von Verlusten, welche Einzelne unter ihnen durch Brandschaden oder durch Viehsterben erleiden mochten.

Aber auch in Südeuropa zeigt das 12. Jahrhundert eine Zwangsversicherungsgenossenschaft, welche der Papst Alexander III. für die Diöcese Rhodez (1155) bestätigt**).

Ergiebig an derartigen genossenschaftlichen Gestaltungen ist namentlich die Seefahrt. Der genossenschaftliche Verband der Seefahrtsbetheiligten (colonna u. dgl.), sowie die vertragsmäßige oder auch gesetzliche Gefahrsgemeinschaft zwischen Rhedern und Ladungsinteressenten laufen in ihrer Wirkung auf eine Gegenseitigkeitsversicherung hinaus. An den vertragsmäßigen oder gesetzlich gebotenen Convoy zusammenfahrender Schiffe (conserva, Admiralschaft) konnte sich eine Gegenseitigkeitsversicherung gegen Piratengefahr, Kriegsgefahr und Aehnliches leicht anknüpfen. Wie denn für Karavanenreisen im Orient sich schon früher Gleichartiges nachweisen läßt.

In Portugal wurde zwischen den Jahren 1367 und 1383 von Staatswegen eine Zwangsversicherungsgemeinschaft der Schiffseigenthümer errichtet.

§ 438. Die moderne Prämienversicherung ist in den Mittelmeerländern entstanden, und zwar zunächst als Seeversicherung für

---

Staats- und Korporationslehre des Alterthums und des Mittelalters und ihre Aufnahme in Deutschland. Berlin 1881, S. 80 ff.

*) Schieß, Die römischen collegia funeraticia nach den Inschriften. München 1888. Liebenam, Zur Geschichte und Organisation des römischen Vereinswesens. 1890.

**) Stobbe, Deutsches Privatrecht. Bd. III, 354.

den Waarentransport. Daran schließt sich Schiffsversicherung, Frachtversicherung, Seedarlehnsversicherung, endlich Lebensversicherung.

Mit dem Beginne des 14. Jahrhunderts ist sie in Italien nachweisbar und wird vielfach erwähnt*). Dagegen schweigen darüber alle Quellen des 13. Jahrhunderts, so namentlich die zahlreichen Handelsurkunden von Marseille und dem Orient, in welchen schwerlich eines der wirklich vorkommenden Handelsgeschäfte fehlt. Zwar erscheint der Ausdruck „sigurare" bereits im Constitutum usus von Pisa (1161—1233); doch dieser Ausdruck ist vieldeutig. Dagegen ist die Bezeichnung „assecuratio" im 14. Jahrhundert ein technischer Name für die Versicherung.

Seit der Mitte des 14. Jahrhunderts (1347) beginnt eine fast ununterbrochene Folge von genuesischen Versicherungsurkunden: in 3 Wochen hat ein einziger genuesischer Notar, Teramo di Maggiolo, mehr als 80 Versicherungsverträge aufgenommen. Schon vor dem Jahre 1401 besteht in Genua eine (gleich den übrigen Abgaben verpachtete) Abgabe von Assekuranzen (gabella securitatum). Im Jahr 1434 begegnen in Genua sieben Versicherungsmakler (censarii securitatum), zum Theil als große Bankhäuser (bancherii) im Compagniegeschäft. Dem Ausgange des 14. Jahrhunderts gehören die Anfänge statutarischer Regelung, selbst einer wissenschaftlichen Theorie des in dem Handelsgebrauch ausgebildeten Assekuranzgeschäfts an.

Es ist die von den älteren Schriftstellern des Handelsrechts (Straccha, Santerna, Molinäus, Hugo Grotius u. a.) festgehaltene und stichhaltige Ansicht, daß aus dem Seedarlehn sich die Prämienversicherung für den Waarentransport, in welchem sie ursprünglich als integrirender Bestandtheil enthalten war, abgelöst hat**).

Das Seedarlehn (foenus nauticum, pecunia trajectitia) ist von Jhering als das „Assekuranzgeschäft des Alterthums" bezeichnet worden.

---

*) Ad. Schaube (Conrad's Jahrbücher. Bd. 60. 1893, besonders S. 494) will zeigen, daß erst 1347 und 1348 die ersten Beispiele echter Seetransportversicherung auftreten, daß die älteren Urkunden mißverstanden worden sind, indem man sie auf Seeversicherung deutete. Er wendet sich vorzugsweise gegen Goldschmidt, welchem er entgegenhält, daß er die Ausdrücke: rischio, nolo e rischio, sicurtà, als Zeugnisse für die Prämienversicherung genommen habe, was sie an sich nicht seien. Sie seien selber vielmehr der Erklärung bedürftig. Er stellt fest, daß „mit sicherer Beziehung auf das Versicherungswesen der Ausdruck zuerst im Jahre 1354 nachweisbar ist", in einer patermitanischen Urkunde, in der eine Vollmacht gegeben wird, „de emendo, vendendo . . . arrisicando, assecurando . . ." (Conrad's Jahrbücher. Bd. 61, S. 501).

**) Trajectitiam pecuniam, instar cujus assecuratio inventa est, sagt Straccha, De assecurationibus. Gl. 15, No. 2.

Sein Wesen ist Darlehn auf eine Schiffsladung gegen hohen Zins, in welchem der Entgelt für die von dem Darlehnsgeber übernommene Gefahr des Schiffsverlustes (Ladungsverlustes) steckt. Geht das Schiff (die Schiffsladung) verloren, so verliert der Darleiher sein Kapital sammt Zins, der Darlehnsnehmer dagegen — derjenige, welcher das Schiff besessen oder befrachtet hat oder beides — hat im Voraus den Werth desselben empfangen. Geht das Schiff u. s. w. nicht verloren, so erhält der Darleiher sein Darlehn sammt Zins zurück. In dem Zinse steckt die Prämie für die von dem Darleiher übernommene Gefahr, d. h. für die dem Darlehensnehmer geleistete Versicherung.

Embryonisch nur steckt in diesem antiken Rechtsinstitut die moderne Versicherung deshalb, weil sie in das Darlehn hineingewickelt ist. Das Darlehn ist ein eminent gefährliches Darlehn und das Gefahrelement, sammt dem Preise für die Uebernahme der Gefahr durch einen Anderen, begründet das Moment der Versicherung. Aber dasselbe ist noch nicht herausgetreten aus dem Elemente des Darlehns. Ohne Darlehn giebt es noch keine Versicherung. Erst durch die Auslösung des Elements der Versicherung aus dem Darlehn entsteht selbständige Versicherung als eigenthümlicher Zweig des Verkehrslebens. Das Versicherungsgeschäft aber bedeutet — als privatwirthschaftlicher Verkehrsakt, im Gegensatze zu der Versicherung „auf Gegenseitigkeit" — den Tausch zweier Leistungen zwischen entgegengesetzten Parteien. Die eine Leistung ist der Preis für die Uebernahme der Gefahr (die „Prämie") — die andere Leistung ist das Eintreten für den Schaden, sobald die Gefahr sich verwirklicht hat.

Dagegen bedeutet jenes embryonische Verhältniß des Seedarlehns, daß eine Gefahr nur durch das Darlehn hindurch übernommen wird seitens der einen Partei — die Gegenleistung für die Uebernahme der Gefahr nur durch den Zins des Darlehns hindurch seitens der anderen Partei. Die Zahlung der „Prämie" geschieht nicht in dem Augenblicke, da der Vertrag geschlossen wird; die Forderung derselben meldet sich erst in dem Augenblicke, da die Spekulation des Rheders (oder des Kaufmanns) geglückt ist. Die Gegenleistung für die Prämie, die Deckung des Schadens, geschieht nicht nachdem die Gefahr sich verwirklicht hat; sie wird vorweg genommen in dem Darlehn, das angesichts einer Gefahr geleistet wird, vor Antritt der gefährlichen Reise.

Der Seedarlehnsgeber wird Theilhaber der Gefahr, er ist Spekulant mit einem anderen Spekulanten; durch sein Darlehn wird er Genosse der gefährlichen Spekulation. Der Versicherungsgeber nimmt schlechthin dem Spekulanten die Gefahr ab, er wird Spekulant statt

seiner bis zu dem Punkte, wo er durch Vertheilung der Gefahr auf eine große Zahl von Fällen das Gleichgewicht zwischen Prämiensumme und Gefahr herstellt, bis er damit die wirthschaftliche Tragweite der Gefahr und hiedurch das spekulative (aleatorische, hazardartige) Moment aufhebt.

§ 439. In der Richtung des Differenzirungsprocesses, welcher die Assekuranz ausscheidet aus dem Seedarlehn, hat fördernd gewirkt das kirchliche Verbot (zwischen 1227 und 1235) der Seedarlehnszinsen.

Die entgeltliche Uebernahme der Gefahr, also das eigentliche Geschäft der (Prämien-) Assekuranz hat die Kirche niemals verboten. Nur Bedenken einzelner Scholastiker, wie wir sie oben erwähnten (Bedenken aus allgemein religiös-ethischem Standpunkte oder aus den Disquisitionen der kanonistischen Wucherlehre), sind dagegen geltend gemacht worden. Um so näher lag es, dieses erlaubte Geschäft von dem verbotenen (entgeltlichen) Seedarlehn loszutrennen.

Doch die ursprüngliche Vermengung der Assekuranz mit dem Seedarlehn läßt noch lange ihre Spuren sichtbar werden.

In den ältesten überlieferten Versicherungsverträgen findet sich die Fiktion, daß der Versicherer von dem Versicherten ein Darlehn erhalten habe, dessen Rückzahlung im Falle glücklicher Ankunft dahinfällt. Das bedeutet in der That umgekehrt: die Versicherungssumme wird nur bei eintretendem Unfall bezahlt. Im Einzelnen finden sich noch verwickeltere Konstruktionen des Assekuranzvertrages.

Dann aber kommen Verträge vor, nach welchen die Assekuranzprämie nur im Falle glücklicher Ankunft gezahlt oder die vorausgezahlte Prämie von dem Versicherer behalten wird, und bis in das 16. Jahrhundert hinein schleppt sich die Konstruktion des Versicherungsvertrages als Verkoppelung zweier bedingter Sponsionen. Jedoch bereits in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts war das System der bedingungslosen Prämienzahlung durchgedrungen, mochte nun die Prämie vorausgezahlt oder kreditirt sein.

Schon für das Seedarlehn war die Höhe der Prämie (des Zinses) abgestuft nicht nur nach der Dauer der Kapitalsnutzung, sondern auch nach dem voraussichtlichen Umfang der Gefahr. Es lag also bei der Entwicklung der Prämienassekuranz bereits ein Erfahrungsmaterial vor, auf Grund dessen sich die Höhe der Prämiensätze für die verschiedenen Kategorien der Gefahren berechnen ließ.

Vorbereitet auf die Wagniß solcher Assekuranzgeschäfte waren die

romanischen Kaufleute durch die andersartigen spekulativen Geschäfte, in denen für großes Risiko hoher Gewinn gesucht wurde. So war auch die Assekuranzprämie (für heutige Begriffe) außerordentlich hoch. In der Mitte des 15. Jahrhunderts gilt als übliche Prämie für den Transport von London nach Pisa ein Satz*) von 12—15 Procent, von Brügge nach Pisa 12—15 Procent (bei Landtransport für die letztere Reise nur 6 bis 8 Procent). Zu Anfang des 17. Jahrhunderts finden sich Prämien von 3—9 Procent für europäische Fahrten**), höhere Prämien für außereuropäische Fahrten.

Es wurde andererseits sehr bald üblich, das Risiko unter mehrere Versicherer zu vertheilen; schon im 14. Jahrhundert kommen Fälle von Rückversicherung vor. Policen von Pisa, Genua, Florenz aus dem 14.—15. Jahrhundert zeigen eine Anzahl von 3—15 Versicherern für dasselbe Geschäft. Und zwar scheint die Zahl zuzunehmen im Laufe der Jahre. Eine Antwerpener Police vom Jahre 1531 zeigt 44 Assekuradeure, die je mit 10—200 vlämische Pfund betheiligt sind, an einer Gesammtsumme von 1883 Pfund***).

Wiederum entwickelte sich die bloß gelegentliche, neben anderen Geschäften betriebene Betheiligung an der Seeversicherung, im Sinne fort-

*) Uzzano, Della dec. IV, p. 119, 122. 128. 1442, bei Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts, 368, Anmerkung 105.

**) Noch gegen Ende des 17. Jahrhunderts waren die Prämien wegen der Seeräuberei sehr hoch. In Hamburg zahlte man im Verkehr mit Portugal und dem Mittelmeer 7 Procent und darüber, nach Bordeaux 5 Procent und mehr, nach Archangel 8—10 Procent. Im Jahre 1681 schrieb der Hamburger Bürgermeister Schulte an seinen Sohn nach Lissabon: „Lassen wir unsere Waaren versichern, so nimmt die Prämie den Vortheil weg; lassen wir aber nicht versichern, so müssen wir in Sorgen stehen, daß das Kapital gar auf den Lauf gehe u. s. w." Vgl. Richard Ehrenberg, Hamburgs Handel und Schiffahrt vor 200 Jahren, S. 272.

***) Ueber die frühe Verbreitung der Gewohnheit, das Risiko einer Versicherungsübernahme durch Begrenzung des Antheils an der Versicherungssumme, daher durch Versicherungsgesellschaften einerseits, durch Betheiligung des einzelnen Assekuradeurs an einer größeren Zahl von versicherten Objekten andererseits, zu ermäßigen oder aufzuheben — vgl. bei Ad. Schaube (Der Uebergang vom Versicherungsdarlehn zur reinen Versicherung. Conrad's Jahrbücher. 1893. Bd. 61, 511 ff.), nähere Mittheilungen aus den Quellen des 14. Jahrhunderts. „Kein einziger Fall ist uns bekannt," sagt Schaube, „da ein einzelner Versicherer in dieser Zeit (Ende des 14. Jahrhunderts) die Versicherung eines einzelnen Objektes mit einer hohen Summe übernommen hätte . . ." „Wir sehen, die Gefahrvertheilung unter zahlreiche Versicherer, der Ausgleich der Risiken durch Betheiligung an zahlreichen Unternehmungen war in dieser Zeit schon völlig ausgebildetes System. Ueberall treten Versicherungsgesellschaften als Versicherer auf; nur sind diese Gesellschaften nicht ständiger Art, sondern bilden sich für jeden einzelnen Fall der Versicherung."

schreitender Arbeitstheilung zu einem gesonderten Handelsbetrieb. Theils schloß der einzelne Versicherer zahlreiche Versicherungsgeschäfte, theils that sich eine ständige Versicherungsgesellschaft zusammen, so daß aus einer zureichend großen Prämieneinnahme die volle Deckung der ganzen Verlustgefahr entstand, und hiemit der spekulative (hazardartige) Charakter des Versicherungsgeschäfts aufgehoben, d. h. auf eine rationelle Grundlage zurückgeführt wurde. Inzwischen gab es, zur Sicherstellung gegen die Zahlungsunfähigkeit des Assekuradeurs, noch gesonderte Versicherungen seiner Solvenz, die desto nothwendiger waren, je spekulativer der Betrieb des Versicherungsgeschäfts noch war.

§ 440. Ebenfalls bereits im 14. Jahrhundert erscheinen die Anfänge einer Lebensversicherung gegen Seegefahr. Wie man Schiff und Ladung versicherte, so versicherte man auch den Werth des Menschenlebens, und zwar für die einzelne Fahrt.

Indessen eine viel ältere und auf anderem Gebiete entspringende Quelle war längst in der Richtung der Lebensversicherung fruchtbar geworden. Die Personenversicherung gegen Prämie, und zwar die lebenslängliche, in der Form des Leibrentengeschäfts, war seit dem 8. Jahrhundert seitens der Klöster und kirchlichen Stiftungen betrieben worden. Kirchen und Klöster gaben für Kapitalien, die ihnen übertragen wurden, Grundstücke zu lebenslänglicher Nutzung her oder radicirten darauf eine lebenslängliche Rente*). Namentlich auch in Rom wurde dieses Geschäft betrieben.

Und hier zwar in der eigenthümlichen Form der Societas sacri officii**).

Anlaß boten die verkäuflichen Aemter der römischen Kurie, deren es eine große Zahl gab. Weil die päpstlichen Finanzen ein Interesse daran hatten, diese Aemter in hohem Preise zu erhalten, gestattete der Papst gern, daß mehrere sich zu einer Societät vereinigten, um den Preis zu beschaffen. Das Amt konnte freilich nur Einer erwerben; aber die anderen konnten für ihre Einlage in das Gesellschaftskapital an dessen Erträgen theilnehmen. Darum sanktionirte Leo X. diese Societas und widerlegte durch seine Bulle die (aus dem Standpunkte der kirchlichen Wucherlehre begründeten) kanonischen Bedenken.

*) Wilh. Endemann, Studien in der romanisch-kanonistischen Wirthschafts- und Rechtslehre bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts. Bd. 2 (Berlin 1883). S. 143 ff.

**) Endemann, Studien. Bd. 1, S. 412 ff. (1874).

Nun wurde die societas sacri officii weit über das nächste Bedürfniß hinaus ein Spekulationsgeschäft. Ein schon im Amte Sitzender bildete eine Societät, um zu Kapital zu gelangen und damit irgend welche andere Unternehmungen zu betreiben. Oder Jemand, der das Amt weder hatte noch erwerben wollte, gründete eine solche Societät, indem er sich einen Amtsinhaber verschaffte, der den Namen hergab und dafür honorirt wurde. Und dergleichen mehr. Der Unternehmer erlangte Kapital ohne Wucher; denn es war ja kein Darlehn. Für die Theilnehmer aber lag der Reiz in der Rente. Dieselbe betrug 8 bis 12 Procent. Dafür knüpfte sich daran die Bedingung, daß nur in dem Falle das Kapital zurückzuerstatten sei, wenn der Rentengeber vor dem Rentennehmer sterben sollte. Es war also eine Verbindung mit dem anlockenden Spiel um die Lebensdauer (periculum vitae).

Paul IV. beschränkte diese Societäten auf die Aemter der römischen Kurie, von welcher sie den Namen hatten. Auf Aemter fundirt, welche von anderer Stelle verliehen wurden, sollten sie für wucherisch gelten. Bis zu Pius IV. wurde stets Konzession unter eigenhändiger Namensunterschrift des Papstes erheischt. Doch in der Folge überzeugte man sich von der Unmöglichkeit wirksamer Kontrolle.

II. Die Entfaltung der Versicherung.

§ 441. Die voraufgehenden Erörterungen zeigen uns, daß die Anfänge der Versicherung aus sehr verschiedenartigen Quellen ihre Nahrung gezogen haben.

Sie entspringen zunächst jener alten Institution genossenschaftlicher Fürsorge, die im Keime auf die Gesammtheit aller Unfälle und Schädigungen sich erstreckt, gegen welche eine Versicherung geschlossen werden kann. Ebenso sind sie nach der Art ihrer Organisation die Keimgebilde der Versicherung „auf Gegenseitigkeit“ — im Gegensatz zu der spekulativen Versicherung.

Sie entspringen ferner dem von derartigen Institutionen weit abgerückten Gebiete des spekulativen Handels, welcher aus der Mannigfaltigkeit und dem Erfindungsreichthum seiner Geschäfte allmälig die spekulative Versicherung sich herauslösen läßt, insbesondere aus der tief in das klassische Alterthum zurückreichenden Geschäftsform des Seedarlehns.

Sie entspringen drittens dem merkwürdigen Boden, der allezeit Nahrung gegeben hat für die seltsamsten Mischgebilde — der mittelalterlichen Kirche. Sie ist es, hier wie sonst, welche für ihre eigenen Zwecke Geschäfte und Geschäftsformen sanktionirt, die im Uebrigen ihren Vorschriften widersprechen, um dann aus diesen Formen eine breite Masse von Unternehmungen hervorgehen zu lassen, die keinerlei Beziehung mehr zu ihrem Ursprunge haben.

Zum Theil ist es die kanonische Wucherlehre selber, die zu dem Rentengeschäft hintreibt und dadurch als älteste Form einen Zweig der Lebensversicherung hervorbringt. Die naturale Rente, welche das Kloster für ein Geldkapital gewährt, setzt sich dann in das klösterliche Leben um, so daß Rentenversorgung auf Lebenszeit gegen Kapitaleinzahlung, eines der nüchternsten Geldgeschäfte, der Untergrund wird für das der Welt entrückte Dasein, für welches das Kloster die Zuflucht bieten soll, oder umgekehrt, dieser überweltliche Zweck der Rahmen wird für das ganz weltliche Geschäft.

Wie nun diese Quellen sich zu Strömen entwickeln, wie sie sich vereinigen oder ihre eigenen Wege gehen, im Laufe der dem Mittelalter folgenden Jahrhunderte bis zur Gegenwart hinan, dieses zu zeigen ist die Aufgabe unserer nächsten Betrachtungen.

§ 442. Im Seeversicherungswesen verharrt der große Handel lange in den Bahnen, die wir kennen gelernt haben. Spekulative Unternehmung und wiederum Unternehmung einzelner Geschäftsleute, ohne feste Association, bleibt bis in das 18. und 19. Jahrhundert hinein der vorwaltende Typus*). Er ist im heutigen England noch vorhanden (Lloyd's private underwriters).

Wohl hören wir, daß bereits in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts eine Versicherungsgesellschaft auf Gegenseitigkeit in Portugal begründet wurde, die eine Zwangssocietät war und unter staatlicher Aufsicht stand. Doch fällt die ständige Bildung von großen Assekuranzgesellschaften erst in das Zeitalter, welches uns überhaupt als der klassische Boden der großen Compagnien bekannt ist.

*) J. G. Busch (Theoretisch-praktische Darstellung der Handlung in deren manigfaltigen Geschäften. Zweiter Theil. Hamburg 1799, S. 49) sagt noch: „Hier, da ich von dem Geschäfte der Versicherung für Seegefahr rede, werde ich es als das Geschäft eines Privatmannes ansehen dürfen, wie es denn immer in den darüber geschlossenen Kontrakten als ein solches erscheint, auch wenn der Bevollmächtigte einer Compagnie denselben schließt und zeichnet."

In dem vollständigen Verzeichniß, welches „zu einer nützlichen Warnung für die Nachkommenschaft" A. Anderson in seiner „historischen und chronologischen Geschichte des Handels"*), von den Stocks, Unterzeichnungen, Projetten oder Bubbles der außerordentlichen Zeiten von 1720 mittheilt, findet sich namentlich auch eine Liste von Assekuranzen, für welche Aktiengesellschaften damals projektirt wurden. Es sind elf verschiedene Projekte, darunter solche, die noch heute kaum Wirklichkeit geworden sind, wie Assekuranz gegen Diebstahl und Räuberei. Daneben Versicherung des Soldes der Seeleute, Versicherung der Schulden, von Pferden und Rindvieh, mehrere Gesellschaften für Seeversicherung.

In der That wurden im Jahre 1729 die beiden ersten großen Seeassekuranzcompagnien als Monopolgesellschaften zugelassen, die London Assurance Corporation und die Royal Exchange Assurance Company, deren Monopol erst im Jahre 1824 fiel — so lange durften neben ihnen nur Privatversicherer dasselbe Geschäft betreiben. Seit 1716 ragte unter diesen „Lloyd's" hervor, die noch heute — als Compagnie — fortbestehen.

Im Jahre 1825 entstanden darauf zwei große Gesellschaften, eine spekulative und eine auf Gegenseitigkeit gegründete. Die erstere von Rothschild und Baring ins Leben gerufen (Alliance Marine Insurance Company).

In Deutschland lag für die Seeversicherung lange der Schwerpunkt in den Seestädten, zumal in Hamburg. Hier ist sie gegen Ende des 16. Jahrhunderts von den eingewanderten Niederländern eingeführt worden und blieb lange in den Händen von Privatassekuradeuren. Die ersten Versuche, eine Assekuranzcompagnie zu gründen, fallen in das Jahr 1720, als der Law'sche Aktienschwindel in Paris, sowie die Spekulationsepoche in London auch nach Hamburg einige Ausläufer entsendete. Der Rath von Hamburg sah die Versuche durchaus in diesem Lichte an und verbot (19. und 20. Juli 1720) solchen Aktienhandel. Ja noch im Jahre 1769 schrieb der hamburgische Syndikus Klefeker in seiner großen Sammlung der hamburgischen Gesetze, er glaube, daß die Assekuranz zu den Geschäften gehöre, welche, wo nicht besser, doch eben so gut durch einzelne Personen als durch große Gesellschaften betrieben werden könne**).

*) Deutsche Uebersetzung. Riga 1778. Bd. 6, S. 656 ff., besonders S. 662.

**) Rich. Ehrenberg, Hamburgs Handel und Schiffahrt vor 200 Jahren (Hamburg vor 200 Jahren. 1891), S. 270—272.

Hier wurde im Jahre 1765 die erste Assekuranzgesellschaft gegründet, auf deren Plan sich alle folgenden Hamburger Assekuranzgesellschaften des 19. Jahrhunderts stützten*). In Bremen ist bereits um dieselbe Zeit eine Seeversicherungsgesellschaft entstanden, die aber bald

*) Hamburgisches Formular der Police auf Güter (vgl. J. G. Busch, Darstellung der Handlung. Zweiter Theil, 52 ff.): „Wir unterschriebene Assekuradeurs, für uns und unsere Erben, bekennen ein jeder für seine gezeichnete Summe versichert zu haben an Herrn G. M. für fremde Rechnung auf 2 Kisten Leine No. 1 Bco. Mark 5000, und No. 2 Bco. Mark 5000, welche mit unserem, der Assekuradeurs Konsens, ob schon dieselben mehr oder weniger gekostet haben, oder werth sein mögen, und ohne ins künftige des Werths halber einigen mehreren Beweis und Rechnung als nur allein diese Police zu fordern, auf, wie oben taxirt und geladen sind, oder noch eingeladen werden sollen, in das dänische Schiff Anna Maria, welches Schiffer J. R. jetzt führt, und von Hamburg, wo selbst es diese Güter eingenommen, nach Cadix, alwo diese eingenommenen Güter zu entladen und zu löschen sein, gehen soll. Wir nehmen über uns gegen Empfang von 3 Procent Prämie in Bco. den Risiko und die Gefahr dieser eingeladenen Güter in Ansehung alles Schadens und Unglücks, so denselben ganz oder zum Theil in bedachten oder unbedachten Fällen auf einige Art und Weise zustoßen und überkommen könnte, gestalt wir gehalten sein wollen, für alle Gefahr von See, Sturm und Ungewitter, Schiffbruch, Strandung, Uebersegelung, Werfung, Feuer, Arresten und Bekümmerungen von Königen, Fürsten und anderen Puissancen, feindlicher Nehmung, Aufbringung, Konfiskationen und Repressalien, auch für gewaltsame Spoliirung der Kaper- und Seeräuber, und für alle anderen Perikeln, so auf dieser Reise diesen Gütern durch äußerliche Gewalt zustoßen möchten, es geschehe solches durch Versehen, Versäumniß und Muthwillen des Schiffers oder seines Schiffsvolkes, oder sonst auf einige andere Art und Weise. Wir setzen uns völlig in den Platz von besagtem Herrn Assekurirten, um denselben vor allem solchen Schaden sicher zu stellen. Und beginnet dieser Risiko von dem Moment an, da diese Güter vom Lande geschieden, um an Bord gebracht zu werden, bis dieselben zu Cadix frei und unbeschädigt wieder an Land werden gebracht sein. Gott geleite es in Salvo! Wir sind auch zufrieden, daß das Schiff, worinnen diese Güter eingeladen sind, auf Gutbefinden des Schiffers seine Reise fortsetzen möge. Und daferne, welches Gott verhüte, sich zutragen sollte, daß auf vorhingedachte, oder sonst auf einige Art und Weise, diesen Gütern und Kaufmannschaften einiges Unglück zukomme, oder daß dieselben ganz oder zum Theil verloren, verdorben oder beschädigt würden: so geloben wir und verpflichten uns, sowohl der erste als der letzte, ein Jeder für die von ihm hierunter gezeichnete Summe, allen diesen Schaden und Verlust, neben allen extraordinären Unkosten zu gelten, und nachdem uns von dem geschehenen Unglück gebührende Nachricht gegeben worden, innerhalb zween Monaten ein jeder solche seine gezeichnete Summe, oder soviel davon zu des Assekurirten völliger Schadloshaltung erfordert wird, prompt zu bezahlen. Inmaßen wir, in allen sowohl gedruckten als geschriebenen Klausuln und Bedingungen, welche den gedruckten gleich gelten oder vielmehr vorzuziehen sind, der Stadt Hamburg Assekuranz- und Haverei-Ordnung uns unterwerfen. Alles bei Verpfändung unserer Hab und Güter, auch ohne List und Gefährde, geschlossen durch den beeidigten Makler Ph. R.

Bco. Mark 6000. Für sechs Tausend Mark Bco., bei Verpfändung des Asse-

ihr Ende nahm, zumal aus dem (von J. G. Büsch*) gerügten) Grunde, daß alle Theilnehmer der Compagnie sich verpflichteten, mit ihrem — im Einzelnen sehr ungleichen — ganzen Vermögen für die Versicherung einzustehen, weil man die Gefahr des Verlustes unterschätzte.

Seit 1818 folgen dann die Stromtransportversicherungsgesellschaften in Mainz, Köln, Magdeburg, Breslau, Leipzig, Berlin. Die ersten Landtransportversicherungen schloß seit 1819 die Leipziger Feuerversicherungsgesellschaft. Aehnlich seit 1825 die Aachen-Münchener Feuerversicherungsgesellschaft. Dann bilden sich in den 1840er Jahren selbständige Versicherungsgesellschaften für Landtransport in Wien, Köln, Düsseldorf, Berlin, Frankfurt am Main.

Heutzutage verbinden fast alle größeren Transportversicherungsgesellschaften des deutschen Binnenlandes, Oesterreichs und der Schweiz die See-, Fluß- und Landtransportversicherung.

§ 443. Während für die Organisation der Seeversicherung und der Transportversicherung überhaupt das *spekulative* Moment von dem Ende des Mittelalters bis in die Gegenwart das fruchtbarste geblieben ist — haben für die *Feuerversicherung* vielmehr lange die Ueberlieferungen der *genossenschaftlichen* Bildungen sich forterhalten.

Bis in das Ende des 18. Jahrhunderts behaupten sich unter anderem in Holstein die alten *Brandgilden*, von denen uns *Georg Hanssen***) aus den Archiven Darstellungen geliefert hat. Die angesehenste derselben war die Brügger Gilde, welche (nach einem Verzeichnisse von 1665) 117 volle Interessenten, 122 mit kleineren Beiträgen hatte. Sie besaß ein eigenes Gildehaus zu Brügge, in welchem auch das Schützenfest gefeiert wurde. Ihre Statuten entsprechen im 17. Jahrhundert noch völlig jenen alten, das Leben umfassenden Ordnungen, obwohl der Zweck der Brandversicherung vorangestellt ist (ähnlich wie bei den älteren Statuten der St. Lorenz-Gilde zu Eiderstede aus dem Jahre 1514). Sie berufen sich darauf, daß die Gilde vor undenklichen Jahren gestiftet ist.

---

kuranz-Compagnie-Kapitals, Prämie in Bco. empfangen, den 10. März. Hamburg 1792.

Bco. Mark 4000. Für vier Tausend Mark Bco., Prämie in Bco. empfangen. Arnold Wagemann.

*) Darstellung der Handlung. Erster Theil, 305.

**) Das Amt Bordesholm im Herzogthum Holstein. Eine statistische Monographie auf historischer Grundlage. Mit einer Karte vom Amt. Kiel 1842. Vgl. S. 252—258, 341—356.

Ihre Hauptbestimmungen sind diese:

1. Würde ein Gildebruder an seinem Wohnhause in Feuerschaden gerathen und selbiger außerhalb seiner oder der Seinigen Veranlassung geschehen, so soll und will ein jeder Gildebruder einer dem anderen zu geben schuldig sein: 1 Scheffel Roggen, 20 Deckschoose, 20 Latten, 1 Topp Flachs, 1 Faß, 1 Löffel u. dgl. m. Auch soll ein jeder dem Schadhaften 2 Tage Holz hauen und 1 Fuder Zimmerholz auf die Hausstätte führen. Wer hierin säumig gefunden wird, der soll der Gilde zur Strafe geben: 1 Tonne Bier, und der Kirche 1 Pfund Wachs.

2. Es soll keiner in die Gilde aufgenommen werden, er wäre denn von dem Aeltermann und vier Gildebrüdern würdig erkannt.

3. Die Gildebrüder haben ihr eigenes Haus, so vor undenklichen Zeiten von ihnen erbaut ist.

4. Die Gilde soll alle Jahre einmal gehalten werden, wozu ein jeder sich einstellen soll, bei Strafe von 1 Tonne Bier und der Kirche 1 Pfund Wachs.

5. Ein jeder Gildebruder soll sich rühmlicher Gebühr verhalten und zu Streit nicht Ursache geben, bei Strafe u. s. w.

6. Es soll der Aeltermann zwei Gildebrüder verordnen, so neben dem Gildeschreiber richtige Rechnung von allen Unkosten jährlich machen.

11. Würde Jemand in der Gilde mehr trinken, als seine Natur vermöchte, der soll der Gilde zur Strafe geben 1 Tonne Bier und der Kirche 1 Pfund Wachs.

16. Wenn eine Feuersbrunst entstünde und die Sturmglocke geschlagen wird, so soll ein jeder Gildebruder nach dem Feuer zu eilen und mit allem Fleiß zu retten u. s. w.

Erst im Jahre 1736 ist die Spur einer Verordnung der fürstlichen Regierung zu finden, die aber erfolglos war, 1765, 1768 erneuert und vervollständigt wurde — gegen die Nachlässigkeit bei feuergefährlichen Anlagen. Ein Versuch der Regierung in demselben Jahre, zwei allgemeine Brandkassen zu errichten, eine für die Städte, eine für die Landbezirke, mißlang und endete in der offiziellen Anerkennung der alten Brandgilden. Es gab 1766 nicht weniger als 23 Brand- und Knechtsgilden. Einige davon waren zugleich Schützengilden, andere Scheibengilden. Manche beschränkten sich auf Scheunen, andere auf Kathen, noch andere auf Mobilien u. s. w. Sie hatten 50—200 Interessenten, die im Schadensfalle auf einen Werth von 25—300 Reichsthalern zu rechnen hatten. Da dieser Ersatz meistens nicht genügte, so waren die Eingesessenen oft in mehreren Gilden zugleich betheiligt, so daß einzelne nach erlittener Feuersbrunst 1000 Reichsthaler und darüber erhielten.

Erst 29. Juni 1776 griff die fürstliche allgemeine Brandkasse mit ihrer Organisation ein und seitdem wurden die Gilden auf die Versicherung beweglicher Güter beschränkt. Sie bestanden bis 1840 fort ohne höhere Aufsicht, seitdem mit derselben und abhängig von obrigkeitlicher Bestätigung.

Die „Allgemeine Brandkasse" aber war, was in größeren Verhältnissen und in so vielen anderen Richtungen des wirthschaftlichen Lebens sich in jenen Jahrhunderten (anderswo nur frühzeitiger) bethätigte — die Umgestaltung lokaler, autonomer, genossenschaftlicher Organisationen des Mittelalters zu territorialen, staatlichen, centralisirten Einrichtungen im Sinne des neuen Zeitalters. Institutionen gemeinsamer Hülfe — „auf Gegenseitigkeit" — waren sie beide.

§ 444. In der That ist es bereits im Anfange des 17. Jahrhunderts (und zwar ebenfalls auf dem Gebiete des nordwestlichen Deutschland), daß dem Grafen Anton Günther von Oldenburg (1609) ein Plan unterbreitet wurde*), demzufolge der Landesherr die Assekuranz aller Häuser der Unterthanen wider Brand übernehmen sollte, wenn diese ihm jährlich 1 Procent von dem Werthe ihres selbsteingeschätzten Hauses bezahlen wollten.

Der Plan sollte ein Gemisch von Gemeinnützigkeit und Finanzoperation sein. Es sollten auch ausländische Versicherte mit einbezogen werden, wenn sie dazu geneigt wären. Andererseits sollte das Risiko lokal vertheilt werden, daher in jeder Stadt nur eine Anzahl auf einmal versichert. Der Prämiensatz aber sollte einen Ueberschuß für den Landesherrn abwerfen, dessen gleichen bisher noch in keinem Finanzwesen zu finden gewesen. Der Graf von Oldenburg wies den Plan zurück, weil er Bedenken hatte, ob „vorgedachte Erfindung ohne Versuchung Gottes, Nachrede der Benachbarten, Verkleinerung seines gräflichen Namens und Standes u. s. w. angestellt werden könne".

Zur selben Zeit empfiehlt**) Georg Obrecht („Ein politisch Bedenken und Discours von Verbesserung, Land und Leut, Anrichtung guter Polizei u. s. w.", 1609, und in „Constitutio von nothwendiger

*) J. J. Winkelmann, Oldenburgische Friedens- und der benachbarten Oerter Kriegshandlungen. 1671. Fol., S. 67. Vgl. Johann Beckmann, Beyträge zur Geschichte der Erfindungen. Erster Band. Leipzig 1786, S. 219 ff.

**) Vgl. Deutsches Staatswörterbuch. In Verbindung mit deutschen Gelehrten herausgegeben von J. C. Bluntschli und K. Brater. XI. Bd. Stuttgart und Leipzig 1870: F. Makowiczka, Versicherungsanstalten, S. 37 ff.

und nützlicher Anstellung eines aerarii sancti", 1610) die Vereinigung mehrerer Ortschaften zu Versicherungsgesellschaften, um sich gegenseitig den durch unverschuldete Unglücksfälle, namentlich durch Raub, Diebstahl und Feuersbrünste erlittenen Schaden zu ersetzen.

Es haben sich wirklich in jener Zeit an nachweisbaren Feuerversicherungsverbänden in der Weichselniederung mehrere Vereinigungen von benachbarten Ortschaften zur gegenseitigen Unterstützung und Ersatzleistung gebildet. Der älteste dieser Verbände, der noch heute besteht (und zuletzt 1842 revidirt wurde), ist die im Jahre 1623 entstandene Tiegenhof'sche Feuerordnung, die den Theilnehmern bestimmte Entschädigungen in Brandfällen, nicht nur für Gebäude, auch für Erntevorräthe und Vieh nach der Zahl der Hufen zusicherte*). Daran reihte sich 1637 die Nehrung'sche Brand- und Feuerordnung, 1640 die Brandordnung für den kleinen Marienburger Werder, um 1670 die noch jetzt bestehende Feuersocietät der Marienburger Niederung.

Seit Beginn des 18. Jahrhunderts sind es die deutschen Landesregierungen, welche größere Landesanstalten für die Feuerversicherung begründen.

In Preußen wird zuerst 1701 eine Feuerordnung für das platte Land der Mark Brandenburg erlassen. Diese bestimmt, daß je 6 bis 10 benachbarte Dörfer eine Feuersocietät zu gegenseitiger Ersatzleistung in Naturalien und Geld bilden sollen. Der weiter gehende Anlauf zu einer sämmtliche Gebäudeeigenthümer im Staate umfassenden „Generalfeuerkasse" (1706) mißglückte. Aber für die einzelnen Provinzen und größeren Städte bildeten sich nach und nach besondere Feuersocietäten mit landesherrlicher Genehmigung. So für Berlin 1718, für Stettin 1722. Es folgten außerhalb Preußens: die kursächsische Brandkasse 1729, die kurbraunschweigische 1750, die württembergische 1726, die Baden-Durlach'sche 1758. In Bayern pflegte der Landesherr bei Feuerschäden den Abgebrannten ein Kapital zum Wiederaufbau vorzuschießen, das er sich von den Unterthanen durch einen Zuschlag zur Grundsteuer (Brandsteuer) zurückerstatten ließ, meist mit einem Gewinne.

§ 445. In England ist es — übereinstimmend mit dem Charakterzuge, der sich auch auf anderen Gebieten des Wirthschaftslebens

*) Jacobi, Beitrag zur Geschichte und Statistik der Feuerversicherung im preußischen Staate. Zeitschrift des königl. preußischen statistischen Bureaus. Jahrgänge 1862 und 1863.

bethätigt — bereits seit Ende des 17. Jahrhunderts der private Unternehmungsgeist, welcher spekulative Feuerversicherungsgesellschaften schafft.

Die älteste derselben, die „Hand in Hand", 1696 begründet, besteht noch heute, ebenso wie eine Anzahl anderer Gesellschaften, die bald darauf entstanden sind. So die „Sun" (1710), die „Union" (1714), die „Westminster" (1717), die „Royal Exchange" (1720) — sie hat heute wie bei ihrem Anfange ihren Sitz in der Royal Exchange — die „London Assurance Corporation" (1720).

In Deutschland setzt diese Bewegung ein Jahrhundert später ein. Und bezeichnender Weise ist es Hamburg, welches vorangeht. Die älteste dieser Anstalten ist die 1779 auf Aktien gegründete, noch jetzt bestehende „Fünfte Assekuranzcompagnie". Später folgten die Berlinische Feuerversicherungsgesellschaft (1812) und die Leipziger (1819).

Neben den Aktiengesellschaften entwickelten sich in Deutschland „gegenseitige" Privatfeuerversicherungsgesellschaften, die erste größere derselben 1801 in Neubrandenburg; dann zumal die von Arnoldi in Gotha 1820 ins Leben gerufene „Feuerversicherungsbank für Deutschland".

Diese privaten Gesellschaften übten einen anregenden Reiz auf die alten Feuersocietäten. Sie lehrten sie die Klassifikation der Feuergefährlichkeit und entsprechendes Abstufen der Prämiensätze. Sie förderten die Mobiliarversicherung, welche entweder gar nicht oder nur nebenher bei der Gebäudeversicherung berücksichtigt worden war (eine Ausnahme machte die erwähnte Brandkasse der Marienburger Niederung). Seit Anfang des 18. Jahrhunderts scheinen in England besondere Gesellschaften zur Versicherung beweglichen Vermögens entstanden zu sein. Waren doch die Projekte des Jahres 1720 noch weit mannigfaltiger und spekulativer ausgebreitet. Gerade unter den obengenannten waren es die „Sun" und die „Royal Exchange", welche diesen Zweig kultivirten.

In Deutschland war es zuerst 1770, daß die Berliner See-Assekuranz-Compagnie das ausschließliche Recht erhielt, Mobilien, jedoch bloß Fabrikgeräthschaften und Waarenlager, gegen Feuer zu versichern. Zumal aber war es die 1782 gegründete englische Gesellschaft „Phönix", welche 1786 ein Bureau in Hamburg errichtete und von hier aus der Mobiliarversicherung in Deutschland Boden verschaffte. In Preußen wurde 1837 die Mobiliarfeuerversicherung völlig den privaten Gesellschaften anheimgegeben, seit 1863 aber auch mehreren öffentlichen Societäten gestattet.

§ 446. Eine gewisse Aehnlichkeit mit der Entwicklung der Feuerversicherung in älterer Zeit hat die Viehversicherung.

Bis in das 16. Jahrhundert zurück lassen sich in Deutschland ihre Spuren verfolgen, in den Kuhgilden, kleinen Vereinen benachbarter Landwirthe, oft auf eine Gemeinde beschränkt, zur gegenseitigen, gewöhnlich nur theilweisen Ersatzleistung bei Viehsterben.

Auch hier greift die landesväterliche Fürsorge ein und schafft Versicherungsanstalten für größere Verbände. So Friedrich der Große 1765 für Schlesien, dann in Ostfriesland 1782, im Kreise Solingen 1802. Aber die Fortentwicklung, zumal die Gründung privater Gesellschaften nach moderner Weise, gelingt nur mühsam — aus Gründen, die in der Natur der Sache liegen. Auch im heutigen England sind erst wenige, und erst neuerdings „Cattle Insurance Companies" begründet worden; so die London and Provincial Horse and Cattle 1874, die Imperial Live Stock 1878.

Vollends hat die Hagelversicherung unter den Schwierigkeiten, die in ihrem Wesen liegen, gelitten und daher erst spät und langsam eine Verbreitung finden können. Anfänge derselben zeigen sich gegen das Ende des 18. Jahrhunderts in Frankreich und Schottland. In Deutschland sind die Kameralisten Justi (1760) und Berg mit ihrem Vorschlage einer „Ernteassekuranz" vorangegangen. Der erste praktische Versuch einer Hagelversicherung wurde 1797 in Mecklenburg (zu Neubrandenburg) gemacht. Dieser, welche sich bis in die Gegenwart forterhalten hat, folgte 1812 die Hagelversicherungsgesellschaft in Köthen, die aber 1821 bereits zu Grunde ging.

Die älteren Hagelversicherungsanstalten, wie überhaupt die Mehrzahl derselben, waren Gegenseitigkeitsvereine. Eine erste Aktiengesellschaft in Deutschland war die in Berlin (1822) gegründete.

§ 447. Wie die Brandversicherung und manches verwandte, so reicht vollends die Lebensversicherung mit ihren Keimen in jene genossenschaftlichen Bildungen des Mittelalters zurück, von denen wir oben gesprochen haben. Ja sie hat diesen Charakter theils in fortdauerndem engem Anschlusse an ähnliche Organisationen, theils in der Gestalt erweiterter, aber gleichartiger (gemeinnütziger, öffentlicher) Einrichtungen bis zur heutigen Stunde behalten; nur daß sie mehr und mehr Raum gelassen hat für die eigentlichen spekulativen Unternehmungen, welche vorzugsweise den Namen der Lebensversicherung zu führen pflegen.

Der vieles bedeutende Name der „Lebensversicherung" weist selber

darauf, daß in dem Umkreise dieses Gebietes alles enthalten ist, was mit alten oder neuen Normen, in alterthümlichen oder neuzeitlichen Gestaltungen auf das gemeinsame Ziel gerichtet ist — eine versicherungsmäßige Ersatzleistung herbeizuführen für Schäden, welche nicht an den äußeren Vermögensgegenständen, sondern an der Person des erwerbenden Menschen selber sich ereignen, wie Krankheit, Arbeitsunfähigkeit, Alter, Tod. Weil das erwerbende Leben regelmäßig nicht für den Erwerbenden allein, sondern auch für andere, insbesondere für Gattin und Kinder, wirthschaftliche Bedeutung hat, so reicht die Lebensversicherung über den Tod des Versicherten hinaus und giebt in älteren Formen sowohl wie zumal in dem Mittelpunkte der modernen Lebensversicherung Anlaß zur Ausbreitung der Zweige an diesem Einen Stamme.

Eine fernere Differenzirung entspringt den Arten der Entschädigung, deren Mannigfaltigkeit mit dem Wesen der Lebensversicherung zusammenhängt. Eine Feuerversicherung, eine Seeversicherung, jede Versicherung eines Vermögensobjektes überhaupt hat nur Eine Form der Entschädigung — das Geldkapital, welches den Gegenwerth für das verlorene Vermögen bildet. Für das erwerbsunfähige Leben, oder den Tod, giebt es die Wahl zwischen einmaligen Kapitalzahlungen oder jährlichen Renten, giebt es die Wahl zwischen früher oder später (bei Lebzeiten, nach dem Tode) eintretender Fälligkeit der Versicherungsbeträge, es giebt die Wahl zwischen genereller oder specieller Versicherung — der ersteren für den Zweck der Gesammtversicherung gegen Schäden aller Arten, der letzteren für die einzelnen Schäden, Unfall, Krankheit, Invalidität, Alter, Tod —; es giebt endlich die Wahl zwischen Entschädigung eines Theiles der Kosten, welche die Folge eines Schadens sind (Begräbnißkassen), oder der Gesammtheit derselben.

§ 448. Neben den vom Mittelalter her sich fortsetzenden gildenartigen Verbänden für Begräbnißkassen, Krankenkassen u. dgl. sind es mit der Entwicklung des neueren Staatswesens namentlich die Wittwenkassen, welche für die Beamten, Geistlichen, Lehrer im 17. Jahrhundert durch die Regierungen eingerichtet werden. Weitere Perspektiven eröffnet der bereits oben genannte Obrecht in derselben Zeit, indem er den Fürsten den Rath giebt, Kinderversorgungskassen zu gründen, welche die Regierungen einzurichten und zu verwalten hätten. Er will damit neben dem Hauptzweck zugleich eine Finanzquelle schaffen, auch luxuspolizeiliche Ziele erreichen, indem an die Stelle der (zu verbietenden) Kindtaufschmäuse die Kosten derselben als einzuzahlende Prämie treten würden,

ja er will obenein den statistischen Zweck einer Kenntnißnahme von den Geburten dadurch erfüllen. Jeder dieser Zwangsversicherung unterliegende Sohn soll im Alter von 24 Jahren, jede Tochter im Alter von 18 Jahren die angesammelte Summe nebst Zinsen erhalten; bei vorzeitigem Tode sollen etwaige Geschwister in die Rechte eintreten u. s. w.

Die spekulative Lebensversicherung hat ihre Vorläufer in denjenigen Anfängen, welche sich an die Seeversicherung knüpfen. Es scheint im 16. Jahrhundert öfters eine Versicherung der Personen zusammen mit der Versicherung der Güter für die Seereise vorgekommen zu sein. Dies geht aus den häufigeren Verboten hervor: so in der Ordonnanz Philipp's II. von 1570 für die Niederlande, in dem Assekuranzstatut für Genua von 1588, in der Ordonnanz für Amsterdam von 1598 und in der französischen Ordonnanz über das Seewesen von 1681.

Allerdings war dieses mehr das, was wir heutzutage als „Unfallversicherung" zu bezeichnen gewohnt sind.

Dies gilt ganz besonders von den „Sklavenkassen", d. h. Versicherungsanstalten für die Gefahr, daß der zur See Reisende Seeräubern in die Hände fiele und in die Sklaverei verkauft würde. Noch am Ende des 17. Jahrhunderts gab es in Hamburg nicht weniger als drei solcher Sklavenkassen. Jeder Hamburger Schiffer, Steuermann, Matrose und Schiffsjunge konnte sich darin einkaufen. Für die sehr hohe Prämie (angesichts der Größe der Gefahr) erhielt das in die Sklaverei gefallene Mitglied 500 Thaler Lösegeld. Eine dieser drei Kassen, die Beckengelderkasse, wurde aus Kirchenkollekten unterhalten*).

§ 449. Eine unentbehrliche Voraussetzung für jede zuverlässige Lebensversicherung war die Herstellung der bevölkerungsstatistischen Grundlagen. In England hat die „politische Arithmetik" von Graunt, Petty und Halley in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts dieses geleistet und daran knüpfte sich bald der Anfang der eigentlichen modernen, auf rationeller Basis ruhenden Lebensversicherung.

Auch hiefür ist die Epoche von 1720 bedeutungsvoll. Es giebt mehrere der ältesten Versicherungsgesellschaften Englands, die aus jenen Jahren stammen und noch heute eine kräftige Wirksamkeit entfalten, die mit anderen Zweigen der Versicherung (Feuer-, Seeversicherung) die Lebensversicherung verbinden. So die „Royal Exchange", so die „Union",

*) Rich. Ehrenberg, Hamburgs Handel und Schiffahrt vor 200 Jahren, S. 270.

die „London Assurance Corporation". Die allein für die Zwecke der Lebensversicherung gegründete erste, auf rationelle Basis gestellte Gesellschaft ist die im Jahre 1762 entstandene „Equitable", die ebenfalls noch heute einen angesehenen Rang einnimmt.

Langsam ist dann die Zunahme an neuen Gesellschaften bis gegen das Ende des 18. Jahrhunderts in England. Erst im Laufe des 19. Jahrhunderts folgt der starke Aufschwung, vermöge dessen es bereits 1850 mehr als 120 Lebensversicherungsgesellschaften giebt. Whitaker's Almanach zählt am Ende des Jahres 1896 an hervorragenden, meist durch eine lange Reihe von Jahren bewährten Gesellschaften, 86 allein für England auf.

Die größten Kapitalkoncentrationen hat aber der Unternehmungsgeist der Vereinigten Staaten von Amerika seit der Mitte des 19. Jahrhunderts auch auf dem Gebiete der Lebensversicherungsgesellschaften hervorgerufen. Die drei Gesellschaften — Equitable United States, Mutual New York und New York — besitzen zusammen ein Kapital von 122½ Millionen £, während die größten der englischen Gesellschaften nur über ein Kapital von 12—13 Millionen verfügen.

In Deutschland gab es bis zum Ende des 18. Jahrhunderts (neben den erwähnten, zum Theil auf freier Gemeinnützigkeit beruhenden Sterbekassen, Wittwen- und Waisenkassen, Sparkassen u. dgl.) nur einige Leibrentenanstalten, so insbesondere die mit der Lotterie verwandten „Tontinen" in Nürnberg und Hamburg, eine Variation der Leibrente durch das Zuwachsen der Rente der Verstorbenen zu der Rente der Ueberlebenden.

Im Jahre 1806 kam durch Benecke in Hamburg eine deutsche Lebensversicherungsaktiengesellschaft nach englischem Muster zu Stande, die aber in der Ungunst der Zeitverhältnisse bereits seit 1814 sich auflöste. Auch ein zweites Unternehmen, in Elberfeld (1822), mißlang.

Erst die Gothaische „Lebensversicherungsbank", durch Arnoldi 1827 begründet und 1829 eröffnet, auf den Grundsatz der Gegenseitigkeit eingerichtet, brach Bahn für die Erfolge des Lebensversicherungswesens auf deutschem Boden. Bald folgte die (1828) auf Aktien gegründete Lebensversicherungsgesellschaft zu Lübeck, 1830 die beiden Gegenseitigkeitsanstalten zu Leipzig und Hannover, und weiterhin zu Triest, Berlin, München u. s. w. acht andere, meistens Aktiengesellschaften.

Der Aufschwung der deutschen Lebensversicherung fällt aber erst in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts. Zu Ende des Jahres 1896

gab es an namhaften Lebensversicherungsgesellschaften im Deutschen Reiche 41, die zusammen 1840 Millionen Mark an Aktiven besaßen*).

§ 450. Die neueste Blüthe an dem Baume der Versicherung ist die „Arbeiterversicherung".

Sie ist erwachsen aus dem Zusammenwirken mannigfaltiger Elemente und voraufgehender Richtungen des Versicherungswesens.

Zunächst jener alten genossenschaftlichen Kassen, die sich in den Formen der freien Gemeinnützigkeit und Selbsthülfe, zumal neuerdings, fortentwickelt haben. Dann der Einwirkung der rationellen Ausbildung der Lebensversicherung mit ihren statistischen Grundlagen und ihren Varietäten. Endlich dem Einflusse der erst ganz neuerdings entstandenen „Unfallversicherung" (i. e. S.), von welcher die hauptsächliche Erscheinung auf dem Gebiete der „Arbeiterversicherung" — die Gesetzgebung des Deutschen Reiches — geradezu ihren Anfang genommen hat.

Der Begriff der „Arbeiterversicherung" kreuzt alle anderen Arten der Versicherung — wie denn überhaupt die Namen derselben durch Klarheit der Anordnung nicht hervorragen. Einmal ist es der gefährdete Gegenstand, welcher den Namen des besonderen Zweiges der Versicherung hergiebt — so die Gebäudeversicherung, die Viehversicherung, die Immobiliarversicherung, die Mobiliarversicherung. Dann ist es wieder die Art der Gefährdung, welche den Namen giebt — so die Feuerversicherung, die Hagelversicherung. Dann sind es die Umstände, unter denen die Gefährdung eintritt — so die Transportversicherung, die Seeversicherung. Endlich fällt es schwer, den Namen unter irgend eine der genannten Kategorien zu bringen — so die Lebensversicherung, die Rentenversicherung, die Arbeiterversicherung. Lebensversicherung bedeutet in

*) Die folgenden Zahlen zeigen den finanziellen Zustand
1. der 41 deutschen Lebensversicherungsgesellschaften Ende 1896,
2. der 6 größten unter denselben.

Gesellschaften	Neuzugang	Versichertes Kapital	Garantiefonds Ende 1896	Garantiefonds Vermehrung gegen das Vorjahr
	Mark	Mark	Mark	Mark
41 deutsche Gesellschaften	526 300 942	5 578 623 401	1 779 477 628	123 211 111
Gotha	39 828 800	719 229 400	219 999 785	9 226 887
Germania	42 337 197	536 415 736	192 403 842	13 627 179
Leipzig	39 653 350	483 439 750	143 603 228	10 684 802
Stuttgart	45 426 730	479 570 000	135 248 644	10 676 276
Viktoria	45 822 959	371 400 510	97 604 016	11 784 981
Karlsruhe	29 046 500	369 646 424	95 139 000	8 023 597

abgekürzter Ausdrucksweise, daß die wirthschaftlichen Schädigungen, welche aus gewissen Vorfällen im Laufe des Menschenlebens entstehen, durch die Versicherung aufgehoben werden sollen. Rentenversicherung bedeutet eine der möglichen Formen, in denen die Lebensversicherung dieses leisten kann. Arbeiterversicherung ist ein Komplex von Versicherungsarten, welcher seine Einheit darin hat, daß es die arbeitenden Klassen sind, denen die Versicherung in verschiedenen Richtungen ihrer gefährdeten Erwerbsfähigkeit gewidmet ist: akute Verunglückung, Krankheit, Invalidität, Alter, Tod.

Zu der Mannigfaltigkeit dieser Zwecke kommt hinzu die eigenthümliche Schwierigkeit von Institutionen der Versicherung für so breite und so niedrige Schichten der wirthschaftlichen Kraft, geradezu diejenigen, welche gegenüber dem sonstigen Versicherungswesen, aus Mangel an wirthschaftlicher Fähigkeit zu der nöthigen Fürsorge, gleichsam den negativen Hintergrund abgeben, im Unterschiede zu den eigentlich dafür in Betracht kommenden besitzenden Klassen.

Hieraus folgt die Eigenartigkeit der Einrichtungen, welche über diese Schwierigkeiten hinweghelfen müssen — gesetzlicher Zwang, öffentliche Beihülfe, öffentliche Organisationen, Verpflichtung anderer betheiligter Gruppen neben den Arbeitern selber — Modifikationen des sonstigen Wesens der Versicherung, die dann zum Theil so weit führen, daß die entscheidenden Grundlagen der Versicherung geradezu auf den Kopf gestellt werden, daß der Versicherte gar nicht mehr derjenige ist, welcher die Prämie der Versicherung leistet.

In diesem weiteren Sinne gefaßt ist die „Arbeiterversicherung" bisher eine experimentelle That gewesen, die sich auf das Gebiet des Deutschen Reiches beschränkt, eingeleitet durch die Gesetzgebung der Jahre 1883 ff. (Gesetz betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter vom 15. Juni 1883; Gesetz betreffend die Unfallversicherung vom 6. Juli 1884; Gesetz betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung vom 22. Juni 1889).

§ 451. Eine andere Seite des modernen Versicherungswesens — sich mit der eben genannten in einem Punkte berührend, in der Hauptsache aber von durchaus anderem Charakter, gleichsam nur die technischen Folgerungen des Versicherungswesens ziehend, während die vorhin erwähnte Entwicklung ein wesentliches Werkzeug der socialen Reform sein soll — richtet sich auf das Gebiet der modernen Verunglückungen, in erster Reihe anknüpfend an die großen Mechanismen

der Gegenwart, dann aber sich theils weiter verallgemeinernd, theils mehr specialisirend.

Das Wort „Unfallversicherung" (dem englischen „accidents insurance" nachgebildet) ist einer der vorhin erwähnten Fälle willkürlicher, halb zufälliger Bezeichnung der Versicherungszweige. Denn „Unfälle" sind es immer, gegen welche die Versicherung sich wendet, und man sollte meinen, wenn eine Art der Versicherung vorzugsweise diesen Namen vor den anderen erhält, so müßte es die älteste sein, nicht die neueste. Hier sind es in der That diejenigen Unfälle, welche übrig geblieben sind, nachdem das ältere Versicherungswesen die Hauptzweige bereits entfaltet hat. Unfälle in Fabriken, auf Eisenbahnen, in Bergwerken, mit der verallgemeinernden Konsequenz zu den akuten Verunglückungen (Verstümmelungen, Tödtungen), welche das Menschenleben bedrohen. Ein Ausläufer der „Lebensversicherung", die vielmehr „Menschenversicherung" heißen sollte.

Wie für die Lebensversicherung ist auch für die Unfallversicherung England der klassische Boden. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts haben sie sich hier entwickelt. An namhaften Gesellschaften bestehen gegenwärtig 24, davon die älteste vom Jahre 1849, welche speciell für Unfälle von Eisenbahnreisenden bestimmt ist (Railway Passengers Insurance Company). Die jährliche Prämieneinnahme der englischen (und schottischen) Unfallversicherungsgesellschaften beträgt jetzt erheblich mehr als 1 Million £.

Daneben giebt es neue moderne Zweige der Versicherung, welche nicht die Menschen, sondern die Sachen zum Gegenstande haben. So die Dampfkesselversicherung, für die in England seit dem Jahre 1859 nicht weniger als 6 namhafte Gesellschaften sich gebildet haben. Dann die Scheibenglasversicherung, für die, seit 1852 anfangend, allein 11 größere Gesellschaften bestehen. Seit 1895 eine Gesellschaft für Maschinenversicherung. Endlich — was die Projekte des Jahres 1720 bereits vorweg genommen hatten — Einbruchsversicherung (Burglary Insurance). Für diesen problematischen Zweck giebt es 7 Gesellschaften, eine davon schon 1856 begründet, die übrigen in den Jahren 1889—1892*).

*) Whitaker's Almanack. 1897, p. 351.

Zweites Kapitel.

Wesen und Gestalt der Versicherung.

Literatur. Emanuel Herrmann, Theorie der Versicherung vom wirthschaftlichen Standpunkte. Graz 1869. Franz Makowiczka, Abhandlung: Versicherungsanstalten in Bluntschli und Brater's Staatswörterbuch. Bd. XI. Leipzig 1870. Ludwig Elster, Die Lebensversicherung in Deutschland. Jena 1880. Adolf Wagner, Der Staat und das Versicherungswesen. Tübingen 1881 (Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. Bd. 33). Derselbe, Bemerkungen über einige Punkte des Versicherungswesens. Conrad's Jahrbücher f. Nationalökonomie und Statistik. Jena 1881. Derselbe, Abhandlung: Versicherungswesen, in Schönberg's Handbuch der politischen Oekonomie. Bd. II. 3. Aufl. Tübingen 1891. A. Emminghaus, Die Artikel: Versicherungswesen, Gegenseitigkeitsanstalten u. s. w., in Rentzsch's Handwörterbuch der Volkswirthschaftslehre. Leipzig 1866. Derselbe, Die Artikel: Feuerversicherung, Lebensversicherung, Versicherungswesen, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Jena 1891—1894. Prien, Artikel: Transportversicherung, in demselben Handwörterbuch. L. Elster, Die Artikel über Versicherungswesen, in Stengel's Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts. 1889/90. Viktor Ehrenberg, Versicherungsrecht. Erster Band. Leipzig 1893 (Systematisches Handbuch der deutschen Rechtswissenschaft. 3. Abtheilung. 4. Theil. 1. Bd., herausg. von Karl Binding). Hermann und Karl Brämer, Das Versicherungswesen. Leipzig 1894 (Hand- und Lehrbuch der Staatswissenschaften, in selbständigen Bänden, herausg. von Kuno Frankenstein). Eug. Baumgartner, Handwörterbuch des ges. Versicherungswesens. Straßburg 1897/98.

I. Das Princip der Versicherung.

§ 452. Die Vorsorge gegen Unfälle aller Art, welche das wirthschaftliche Leben bedrohen, ist zunächst auf zweierlei Wegen möglich — durch Maaßregeln, welche darauf ausgehen, das Eintreten der Unfälle überhaupt zu verhindern, und durch Maaßregeln, welche die ökonomischen Folgen der wirklich eintretenden Unfälle aufzuheben suchen. Man könnte

diese beiden Gruppen der vorsorgenden Mittel unterscheiden als Mittel der *technischen* Vorsorge und der *ökonomischen* Vorsorge. Sie sind enge an einander gekettet. Denn je mehr die technische Vorsorge für die Abwendung der Unfälle leistet, um so weniger bleibt der ökonomischen Vorsorge für Abwendung der Folgen von thatsächlich eintretenden Unfällen zu thun übrig. Umgekehrt bleibt das Meiste für die ökonomische Vorsorge zu thun, wenn die technische Vorsorge nicht ihre Schuldigkeit thut.

Es leuchtet ein, daß mit fortschreitender Kultur, zumal mit den Fortschritten der wirthschaftlichen Kultur, die Vorsorge jeder Art ein immer größeres Gebiet der Unfälle in den Bereich ihrer Vorkehrungen zu ziehen bestrebt ist; daß daher eine absolute Zunahme sowohl der ökonomischen als der technischen Vorsorge im Zeitalter fortschreitender Kultur stattfindet. Indessen wird die relative Bedeutung der ökonomischen Vorsorge gegenüber der technischen Vorsorge immer mehr in den Hintergrund treten, je größer die Leistungen der Technik sind und auch in dieser besonderen Hinsicht sich bewähren.

Die Technik, je vollkommener sie wird, läßt gleichsam so viel weniger Lücken offen, in welche die Unfälle einzubrechen Raum behalten. Sie vermindert also den Spielraum der Gefahren und der für ihre ökonomischen Folgen vorzukehrenden Einrichtungen.

Die Technik des Schiffsbaues und der Schiffahrt hat freilich, wie jede Technik, noch andere Ziele als die Vermeidung der Gefährlichkeit des Transportes — sie will die Wohlfeilheit und Schnelligkeit, sie will, soweit es sich um die Beförderung der Personen handelt, die Annehmlichkeit und Gesundheit der Fahrten vergrößern. Aber alles das ist enge verknüpft mit der steigenden Sicherheit der Fahrt, und eine große Wohlfeilheit oder Schnelligkeit der Beförderung, welche diesen Gesichtspunkt außer Augen setzte, würde ihren Zweck verfehlen. Die Beschaffenheit der Schiffsgefäße, die Ersetzung des Holzes durch Eisen und Stahl, die Kraft der Fortbewegung, der Dampf an Stelle des Windes, die zunehmende Größe der Schiffe u. s. w. vermehren die Widerstandsfähigkeit gegen die Gefahren der See. Und die rapide wachsende Schnelligkeit der Fahrt trägt dazu auf dem natürlichen Wege bei, daß je kürzer die Fahrtdauer, um so geringer — ceteris paribus — die Gefahr.

Dazu kommen die Vorsichtsmaaßregeln, welche durch die Höhe der Technik zur Bekämpfung der wirklich eintretenden Gefahren getroffen werden — bis zu den Mitteln, welche darauf berechnet sind, das schwer verletzte Fahrzeug über Wasser zu erhalten und in einen Rettungshafen zu steuern.

In ähnlicher Weise ist die Feuersgefahr im Laufe der Jahrhunderte,

zumal im Laufe der letzten Menschenalter, um vieles vermindert worden und wird fernerhin noch um vieles vermindert werden. Vor allem, soweit die hauptsächlichen Gegenstände der Feuerversicherung in Betracht kommen, die Gebäude — durch verbesserte Bauart, zumal vermöge Ersetzung der leicht brennbaren Baumaterialien durch Stein und Eisen. Daneben dann durch die Vorkehrungsmaaßregeln zur Erstickung des Brandes (Feuerwehren), welche durch technische Apparate und berufsmäßige Schulung der Löschmannschaften in fortschreitendem Maaße getroffen werden.

Was hier von zwei Hauptgegenständen der Gefährdung gesagt ist, gilt von den meisten anderen. Es hat seine Schranken gegenüber solchen Objekten, welche einer technischen Vorsorge spotten, weil sie schlechthin dem Ungefähr von Wind und Wetter preisgegeben sind — so die Ackerfelder gegenüber dem Hagelschlag. Indessen auch hier ist es eine offene Frage, theils was von bekannten Mitteln zur Beseitigung der Gefahr brauchbar sein mag (Bewaldungen u. dgl.), theils was die ferneren Erfindungen noch in derselben Richtung leisten mögen.

§ 453. Nun hat die Technik, auch abgesehen von ihrer beständigen Vervollkommnungsbedürftigkeit, allein damit viel zu thun, daß ihr jeweilen erreichter Zustand in die Wirklichkeit übersetzt wird. Immer wird ein Rest übrig bleiben an dennoch eintretenden Unfällen, gegen welche die ökonomische Vorsorge ihre Schuldigkeit zu thun hat.

Das Wesen derselben ist: ökonomische Aufhebung des technischen Unfalles, welcher technisch nicht aufzuheben war.

Wie ist dieses möglich?

Nicht das Eintreten des technischen Schadens und daher auch des ökonomischen Schadens kann beseitigt werden. Wohl aber kann die Vorsorge, welche mit technischen Mitteln ihr Ziel nicht hat erreichen können, mit ökonomischen Mitteln die Lücken ausfüllen. Sie erreicht dieses dadurch, daß sie dem, was im technischen Sinne ein Unfall ist, im ökonomischen Sinne diesen Charakter nimmt.

Ein Unfall ist im ökonomischen Sinne jede unberechnete (subjektiv unberechenbare) Vernichtung von Werth. Es ist kein Unfall mehr, was in den Bereich der beständigen Werthvernichtung hineingezogen wird, welche berechnetermaaßen an allen zerstörbaren Gütern vor sich geht. Es kommt also nur darauf an, in das Gebiet der planmäßigen und als unvermeidlich erkannten Werthvernichtung ein Gut oder einen Komplex von Gütern hineinzuziehen, um ihn der Sphäre des ökonomischen Unfalls zu entreißen.

Es ist kein Unfall, was alle Tage und alle Jahre an einem Gebäude, an einer Maschine, an jedem Geräthe vor sich geht, wenn es der langsamen Abnutzung unvermeidlich anheimfällt.

Nur die wirthschaftliche Unvernunft verblendet sich vor dieser Nothwendigkeit und wird dann plötzlich durch den „Unfall" aus seiner Selbsttäuschung aufgerüttelt, wenn das Dach einstürzt, wenn die Maschine zusammenbricht.

Jede verständige Wirthschaft kennt diesen Verlauf der Abnutzung von vorneherein, sie schreibt vom Werthe jährlich einen gewissen Theil ab, sie ersetzt, soweit es möglich ist, durch Ausbesserung die Schäden, sie hat, wenn zuletzt das natürliche Ende der Maschine da ist, durch ihre jährlichen Abschreibungen den Werth derselben ersetzt und kann dafür eine neue Maschine kaufen.

Was hier die berechnende Vernunft im Gegensatze zu den subjektiven „Unfällen" der Unvernunft leistet, das kann durch einen weiteren Schritt planmäßiger Vorsorge auch für diejenigen Unfälle geleistet werden, welche im technischen Sinne objektive Unfälle sind.

Allerdings nur durch eigenthümliche Voraussetzungen.

Die Feuersgefahr für ein Gebäude sei eine solche, daß im Laufe eines Jahres auf tausend Gebäude eines abbrennt, so würde der Besitzer von tausend Gebäuden einen jährlichen Schaden an seinem Besitz erfahren, welcher für ihn ökonomisch dieselbe Bedeutung hätte, wie die technische Abnutzung der Gebäude — sage um 1 Hundertstel ihres Werthes. Zu dem Hundertstel der Abnutzung käme das Tausendstel hinzu: der jedes Jahr sich thatsächlich einstellende Feuerschaden würde nicht mehr ein Unfall für den Besitzer sein als die jährliche Abnutzung. Und um seinen Gebäudebesitz in dem vollen Werthe zu erhalten, würde er nichts anderes zu thun haben, als was er für die ökonomische Aufhebung der Abnutzung thut. Er würde Jahraus Jahrein ein Tausendstel für die Feuersgefahr abschreiben, um jährlich dafür ein neues Haus zu erbauen; gerade so wie die Abschreibung für Abnutzung früher oder später ihr Aequivalent in Neubauten u. s. w. findet.

§ 454. Das Wesen der Versicherung besteht nun darin, daß — um bei dem gewählten Beispiele zu bleiben — der Gebäudebesitz der einzelnen Persönlichkeit nur ausnahmsweise sich zu einem so großen Umfange erhebt. Wo dieses der Fall ist, wie bei dem Besitze großer Staats- und Reichsverwaltungen, da fällt die Aufgabe der Versicherung dahin. Es ist die Erscheinung der sogenannten „Selbstversicherung", welche

vielmehr darin besteht, daß sie keine Versicherung ist, weil die Umstände die Versicherung überflüssig machen.

Dagegen tritt die wirkliche Versicherung da ein, wo — wie es in der großen Mehrzahl der Fälle thatsächlich geschieht — der einzelne Besitzer weniger, viel weniger als tausend Gebäude besitzt, wo aus der großen Zahl der Gebäudebesitzer, die jeder nur ein einziges Haus haben, die Summe der tausend Häuser zu einer Gemeinschaft verbunden werden muß, damit ihr die gleichen Voraussetzungen zu Theil werden, vermöge deren, wie wir gesehen haben, der technische Unfall seiner Wirkung als ökonomischer Unfall beraubt wird.

Die Versicherung in ihrer unvollkommenen Gestalt braucht an dieses Ziel zunächst nicht heranzureichen. Sie kann sich vorerst darauf beschränken (wie es historisch namentlich in den rohen Anfängen des Seeversicherungswesens, des Lebensversicherungswesens sich zeigt) — ohne jenen Kreis der Gemeinschaft zu erschöpfen — die Gefahr von den Schultern Einzelner auf andere Schultern zu übertragen. So lange sie bloß dieses thut, ist sie keine Aufhebung des ökonomischen Unfalls, sie ist nur ein Tausch der Rollen, eine Spekulation, eine Wette oder ein Spiel, wer von zwei oder mehr Personen den Unfall erleiden soll. Der Unfall ist so lange nicht getilgt, als der Umfang der Gefahr in dem Umfang der Gemeinschaft nicht erschöpft ist.

Auf der anderen Seite setzt die Versicherung dasjenige voraus, was wir die technische Festigkeit des Unfalls nennen möchten. Der Unfall muß als technischer Unfall fest umgrenzt, eine objektive Erscheinung sein, nicht abhängig, nicht ein flüssiges Etwas, das je nach dem Verhalten der Versicherten ein Verschiedenes ist. Wo die Willkür des Einzelnen den Ausschlag giebt, da ist es kein Unfall und da ist auch kein Raum für die Versicherung.

Es ist daher eine Lücke in jener technischen Festigkeit des Unfalls, wenn die Feuersgefahr mitbedingt ist durch die Fahrlässigkeit, ja die verbrecherische Handlung des versicherten Besitzers. Es ist vollends ein Mangel, an dem die Möglichkeit der Versicherung nahezu scheitert, wenn das persönliche Verhalten des Versicherten die Gefahr des Einbruchs und des Diebstahls in unverhältnißmäßig großem Umfange bestimmt*).

*) Der experimentelle Beweis liegt in den Versicherungsbedingungen, welche eine „Einbruchsdiebstahlversicherung" zu stellen sich veranlaßt sieht. Hier ein Beispiel:

§ 4. Versicherungsantrag.

Wer eine Versicherung beantragt, ist verpflichtet, im Versicherungsantrage nach Anleitung seines eingedruckten Inhalts und in den sonstigen neben dem Antrage etwa

Denn die Unfestigkeit des Unfalles erzeugt ihrerseits ein entsprechendes Verhalten des Versicherten und hiemit bricht die objektive Grundlage der zu versichernden Gefahr zusammen.

---

der Gesellschaft eingereichten Schriftstücken nicht nur die zu versichernden Gegenstände, deren Eigenthumsverhältniß, die Versicherungsräumlichkeiten und jede anderweit schon auf den Versicherungsgegenstand geschlossene Versicherung richtig anzugeben, sondern nach jener Anleitung auch die einen Einbruchsdiebstahl etwa begünstigenden besonderen Umstände gewissenhaft anzuzeigen.

Ist diese Verpflichtung nicht erfüllt, so hat die Gesellschaft keine Entschädigungsverpflichtung.

Der Versicherte ist für die Richtigkeit der Angaben in dem Antrage allein verantwortlich und zwar auch in dem Falle, daß diese Angaben von einem Vertreter der Gesellschaft niedergeschrieben sind.

§ 6. Vermehrung der Einbruchsgefahr, anderweitige Versicherung, Räumlichkeits- und Eigenthumswechsel.

Der Versicherte ist verpflichtet, jede nöthige Vorsicht zur Sicherung des versicherten Eigenthums anzuwenden.

Wenn der Versicherte im Laufe der Versicherung

1. eine Vermehrung der Einbruchsgefahr herbeiführt oder zuläßt;
2. versicherte Gegenstände noch anderweit versichert;
3. sie in andere Räumlichkeiten als diejenigen, wo sie versichert sind, verbringt oder verbringen läßt,

oder wenn

4. versicherte Gegenstände, abgesehen von Erbschaftsfällen, den Eigenthümer wechseln oder der Versicherte in Konkurs geräth,

so ruht von dem Augenblick des Eintritts des fraglichen Ereignisses an bis zur etwaigen schriftlichen Genehmigung dieser Veränderungen seitens der Gesellschaft oder bis zur Wiederherstellung des früheren Zustandes die Entschädigungsverpflichtung der Gesellschaft und zwar in den Fällen unter 1 und 2 bezüglich aller, in den Fällen 3 und 4 bezüglich der davon betroffenen versicherten Gegenstände.

Umstände, welche, unabhängig von dem Willen des Versicherten eintretend, die Einbruchsgefahr vermehren, werden einer Zulassung der Vermehrung gleich geachtet, wenn der Versicherte unterläßt, der Gesellschaft nach erlangter Kenntniß davon ohne Verzug schriftlich Anzeige zu machen. Erstattet aber der Versicherte diese Anzeige ohne Verzug, so ist die Gesellschaft, falls sie die Versicherung nicht fortsetzen will, berechtigt, die letztere durch schriftliche Anzeige mit Ablauf von 14 Tagen nach Zustellung dieser Anzeige aufzuheben.

Wenn der Versicherte die Räumlichkeiten, in welchen sich die versicherten Gegenstände befinden, [illegible] Tage hindurch ohne jede Aufsicht läßt, so ruht von da ab für die weitere Zeit der Nichtbeaufsichtigung die Versicherung, wenn nicht der Gesellschaft gehörige Anzeige gemacht und die ununterbrochene Fortdauer der Versicherung mit der Gesellschaft besonders vereinbart worden ist. Der Auftrag an eine zuverlässige Person zur Beaufsichtigung gilt als genügende Aufsicht; dieselbe muß über die Anzeigepflicht im Schadensfalle (§ 7) gehörig unterrichtet sein.

§ 455. Bei der Verwirklichung der ökonomischen Vorsorge gegen die zu erwartenden Unfälle, auf welcher das Wesen der Versicherung beruht, ist zweierlei möglich.

Die Vorsorge beschränkt sich auf die Herstellung einer Gemeinschaft, welche von der gleichen Gattung der Unfälle bedroht ist, und verpflichtet sie im wechselseitigen Interesse zur Schadloshaltung des geschädigten Mitgliedes durch alle übrigen Mitglieder der Gemeinschaft. Der Werth des eingetretenen Schadens wird auf alle nicht beschädigten Genossen nach jedem einzelnen Unfallschaden oder periodisch (jährlich) „umgelegt" (Umlageverfahren).

Die Voraussetzung hiefür ist das zureichende Zusammenhalten einer solchen Gemeinschaft und die ökonomische Zuverlässigkeit ihrer Mitgliedschaft. Daher genügt diese Methode nur für rohere Anfänge der Versicherung. Wo immer in modernen Verhältnissen die Versicherung sich dieses Verfahrens bedienen will, muß sie im Vorwege Bürgschaften von den Mitgliedern suchen („Einschüsse"), damit im Falle des Bedarfes in den Händen der Gemeinschaft ein Vorrath an Vermögen vorhanden sei, um die Summe des Schadens zu ersetzen.

Aber, wenn diese Bedingungen erfüllt sind, bleibt noch die Forderung unerfüllt, welche in dem Wesen einer konsequenten Versicherung liegt und von der höheren Entwicklung der Volkswirthschaft gestellt wird, daß die ökonomische Vorsorge auch das Maaß der Gefahr im Vorwege kennt, auf das sie sich einzurichten hat.

Dieses kann sie nur durch eine große Masse der Erfahrung von gleichartigen Thatsachen und durch zureichende Methoden, welche dieser Thatsachen sich bemächtigen. Durch eine Masse von Schiffsunfällen, von Brandschäden u. s. w. ist das Material gegeben, aus dem sich eine Regelmäßigkeit derjenigen Unfälle berechnen läßt, gegen welche die Seeversicherung, die Feuerversicherung Vorsorge treffen will.

Die Anfänge zu einer solchen Berechnung sind selbst auf den roheren Stufen der Versicherung für jeden Fall der Versicherung unentbehrlich, da durch einen vorausgehenden Vertrag zwischen zweien Privaten die Versicherung geschlossen werden soll, d. h. gegen einen im Vorwege gezahlten Entgelt („Prämie") die Sicherheit gegen Schaden gekauft und verkauft werden soll.

II. Der Gegenstand der Versicherung.

§ 456. Nach den Gegenständen der Versicherung läßt sich diese in reine Versicherung, gemischte Versicherung und scheinbare Versicherung eintheilen.

Eine reine Versicherung liegt vor, wenn dieselbe auf den Ersatz des Schadens gerichtet ist, welcher ein Vermögensobjekt bedroht. Reine Versicherungen sind daher die Versicherungen von Schiffen gegen Seegefahr, von Gebäuden, Hausgeräthen, Waarenlagern u. s. w. gegen Feuersgefahr, von Vieh gegen Seuchengefahr, von Feldfrüchten gegen Hagelgefahr.

Eine gemischte Versicherung liegt in dem wichtigen Falle der Lebensversicherung vor. Sie ist in der That nur zu einem Theile Versicherung, zu einem großen Theile und in ihrer vielleicht wichtigsten Seite ist sie es nicht. Als Versicherung kann sie nur die Schädigungen ersetzen wollen, welche aus Unfällen entstehen, — Unfällen, die das Menschenleben bedrohen.

Welcher Art sind diese Unfälle?

Ein Unfall ist es nicht, daß ein Mensch in den Jahren stirbt, von welchen der Psalmist gesagt hat und von welchen es noch heute wahr ist, daß sie die regelmäßige Grenze eines hohen Lebens bezeichnen — das 70. oder 80. Jahr. Ein Unfall ist es noch weniger, daß ein Leben ungewöhnlich hoch gebracht wird und für dieses lange Leben die Versicherung eine Leibrente gewährt bis zum letzten Tage.

Von einem Unfalle kann man nur dann reden, wenn der normale Verlauf des Lebens, wie die normale Abnutzung eines Seefahrzeugs oder eines Gebäudes, gestört wird durch die Unterbrechung, die ein Unfall ihm bereitet. Ein Unfall ist es daher, wenn der Ernährer einer Familie in einem Lebensjahr invalid oder durch den Tod dahingerafft wird, in welchem gemäß dem normalen Ablauf des Menschenlebens es noch weit von dessen Ende entfernt ist.

Welches ist das Vermögensobjekt, das zum Gegenstande einer Lebensversicherung gemacht wird?

Keineswegs dasjenige, welches regelmäßig in dem Vertrage einer Lebensversicherung „versichert" wird.

Weil nämlich bei der Lebensversicherung von einem außerhalb der Persönlichkeit liegenden Vermögensobjekt, wie Gebäuden, Waaren,

Schiffen u. s. w., also von Sachgütern, nicht die Rede ist, sondern nur von solchen Werthen, welche mit der Persönlichkeit eng verknüpft sind, von dieser erst durch einen ökonomischen Proceß ausgelöst werden müssen, so richtet sich die Versicherung auf die Gefährdung dieses Auslösungsprocesses, und nur die Entschädigung für die Störung desselben ist wahrer Gegenstand der Versicherung.

§ 457. Wie nämlich ein Gebäude, ein Schiff, jedes stehende Kapital in der rationellen Wirthschaft eine jährliche Abschreibung fordert, die seiner Abnutzung entspricht, so fordert der geordnete Haushalt jeder wirthschaftenden Persönlichkeit, daß für Invalidität und Alter, sowie — im Interesse der Hinterbliebenen — für den Todesfall von dem jährlichen Einkommen ein Theil bei Seite gelegt wird — es sei denn, daß ein zureichendes Vermögen dieses überflüssig macht.

Dieser normale Sparproceß hat an sich mit der Versicherung gar nichts zu schaffen. Es giebt auch thatsächlich eine Menge Menschen, die ihn mit Erfolg und ohne äußeres Zuthun der Versicherungsanstalten vollziehen. Es ist aber ebenso gewiß, daß in zahlreichen Fällen die Versicherung erst das Mittel wird, jenen normalen Sparproceß in Gang zu bringen. Während wir doch uns überzeugt haben, das Princip der Versicherung trete erst da ein, wo den nicht zu beseitigenden Unfällen durch ökonomische Vorsorge vorgebaut werden soll, es aber als kein Unfall anzusehen sei, daß gegen das Ende der normalen Lebensdauer hin Invalidität und dann der Tod selber eintritt, da dieses vielmehr der gesetzmäßige Verlauf des Lebens ist.

Daher muß, um das Element der Versicherung aus der praktischen Vermischung in der Lebensversicherung zu lösen, unterschieden werden zwischen dem in der jährlich gezahlten Prämiensumme an die Lebensversicherungsanstalt entrichteten Theile, welcher auf die Ersparniß fällt, und dem anderen Theile, welcher als weitere Versicherungsprämie (reine Versicherung) auf den Entgelt für die Gefahr einer Unterbrechung des normalen Sparprocesses durch frühzeitigen Tod u. s. w. fällt.

Es liegt in dem zweischneidigen Charakter einer wirthschaftlichen Auffassung des Menschenlebens, daß ebenso wohl die konsumtive als die produktive Werthung in den Vordergrund treten kann, daß daher eine Versicherung geschlossen werden kann, um Sicherheit zu gewinnen für den Unterhalt der unproduktiven Lebensjahre und für deren Verlängerung. Der Leibrentenvertrag ist eine Versicherung gegen die „Gefahr" eines langen Lebens in unproduktiven Jahren. Das was aus menschlichem

Standpunkte, aus der Liebe zum Leben als ein Glück erscheint, wird aus wirthschaftlichem Standpunkte ein Unfall, gegen den durch die Versicherung Vorsorge getroffen wird.

Eine andere Folgerung aus dieser Zweischneidigkeit ist es, wenn auf das Leben eines neugeborenen Kindes durch den Vater eine Versicherung geschlossen wird behufs Erlangung eines Kapitals für die Jahre des Militärdienstes, für die Ausstattung zur Ehe, für den Beginn eines selbständigen Berufes. Hier hat sich der — oben gekennzeichnete — Sparproceß unter eigenthümlichen Modifikationen vereinigt mit einer Versicherung, welche den normalen Verlauf des jugendlichen Lebens zum Anlasse nimmt, um den dadurch entstehenden, in ökonomischem Sinne belastenden Erfolg gutzumachen durch die unterdessen weggestorbenen Individuen, die nicht zu dem gleichen, ökonomisch belastenden Punkte gelangt sind.

§ 458. Es ist endlich nur eine *scheinbare Versicherung*, was durch Einrichtungen wie die *Hypothekenversicherung* angestrebt wird.

Das ganze Problem derselben ist ein Cirkeltanz. Denn in dem Wesen des Vertrages, vermöge dessen Hypothekendarlehn aufgenommen werden, und in den ökonomischen Bedingungen desselben liegt bereits die Lösung dessen, was durch die „Hypothekenversicherung" angestrebt wird.

Die Hypothekenversicherung will dem Darlehnsgläubiger Sicherheit geben gegen den Unfall des Verlustes, der sein Kapital sammt Zinsen bedroht. Dieser Verlust bedroht ihn in dem Grade, als sein Darlehn über die Grenze der ersten Sicherheit der verpfändeten Grundstücke hinausgeht. Der Reiz aber, die Grenze der ersten Sicherheit zu überschreiten, ist gegeben durch die Höhe des Zinsfußes, welchen der Hypothekengläubiger empfängt. Die Steigerung des Zinsfußes bei großer Verlustgefahr bringt vollends zur Deutlichkeit den engen Zusammenhang zwischen Zinshöhe und Risikoprämie. Es sei der Hypothekenzinsfuß für Darlehn an erster Stelle 4 Procent und der Hypothekenzinsfuß für Darlehn an letzter Stelle 8 Procent, so ist die Risikoprämie mindestens 4 Procent.

Eine Hypothekenversicherung, welche die Gefahr des Verlustes decken wollte, der das Hypothekendarlehn zu 8 Procent bedroht, müßte mindestens 4 Procent Assekuranzprämie verlangen, d. h. den Darlehnsgeber in dieselbe Lage zurückversetzen, wie wenn er sein Kapital zur ersten Stelle angelegt hätte, von der er nur 4 Procent erhielte.

Im einzelnen Falle wäre ja die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß eine Differenz zu Gunsten des Hypothekengläubigers übrig bliebe. Aber ebenso gut könnte im einzelnen Falle das Gegentheil eintreten. Und nicht von den möglichen einzelnen Fällen redet man, wenn man das Wesen des Institutes beurtheilt, sondern von der großen Masse aller Fälle und ihres Durchschnittsergebnisses.

Die Hypothekenversicherung ist aber nur eine einzelne Art der Versicherung gegen „böse Schulden", von der uns die Projekte des Jahres 1720 bereits erzählen, oder — wie man es neuerdings bezeichnet hat — der „Kreditversicherung". Dieselbe mag darauf ausgehen, eine zweckmäßige Arbeitstheilung herbeizuführen, wenn etwa der Kommissionär das „Delkredere" übernimmt für die Sicherheit des Guthabens, welches aus dem Verkauf einer nach auswärts versendeten Ladung der Eigenthümer derselben erworben hat gegenüber Schuldnern, die er wegen Entfernung vom Orte nicht kennt, — oder wenn die wünschenswerthe Trennung von Waarenhandel und Kreditgewährung den Bankier zum Uebernehmer des Delkredere macht.

In diesen Fällen ist die „Kreditversicherung" begründet durch die berufsmäßige Kenntniß, welche der Kommissionär, der Bankier vor dem Versicherten voraus hat. In anderen Fällen, also beispielshalber bei der „Hypothekenversicherung", ist es eben die Frage, ob das versichernde Institut eine überlegene Sachkenntniß vor dem versicherten Kreditgeber voraus hat. Wo man annehmen darf, daß dieses grundsätzlich der Fall ist, würde nach dem Principe der Arbeitstheilung die „Kreditversicherung" am Platze sein.

In die Kategorie der „scheinbaren Versicherung" gehören auch solche Spielarten derselben, wie die neuerdings aufgenommene Versicherung von Prämienanleihen gegen Ausloosung zu einem Betrage, der unter dem laufenden Kurswerthe zurückbleibt. Neben den Treffern (großen und mittleren Beträgen), welche bei der jährlichen (halbjährlichen u. s. w.) Verloosung von Prämienpapieren gezogen werden, kommt jedesmal auch eine Anzahl von „Nieten" heraus, d. h. von Loosen mit dem Minimalbetrage, zu welchem jedes auszuloosende Stück des Anlehns zurückerstattet wird. Der Kurswerth der Anlehnsstücke setzt sich aber aus dem Durchschnitt zwischen den Treffern und den Nieten zusammen. Die „Versicherung" bedeutet hier: die Erwerbung der Sicherheit gegen die Differenz zwischen Kurswerth und Niete, und die ausschließliche Chance des Gewinnes von Treffern. Der Preis der „Versicherung" ist der Entgelt jener Differenz, zuzüglich des Gewinnes, den der Assekuradeur macht, welcher sich verpflichtet, dem versicherten Inhaber

der Prämienpapiere für die ausgelooste Niete ein noch nicht ausgelooftes Stück zu erstatten. Also eine Lotterie mit verbesserten Chancen für erhöhten Preis.

§ 459. An die Erscheinungen der eben erörterten Art reihen sich diejenigen, welche überhaupt in das Gebiet der Versicherung nicht mehr fallen, indessen gewisse Züge mit deren Wesen gemein haben.

Es sind die Gestaltungen des modernen Geschäftsverkehrs, welche deren spekulativ riskantes Element einzuengen geeignet sind.

Solcher Art sollten, ihrer Idee nach, die neueren Trustgesellschaften (vgl. §§ 115—117) sein, desgleichen die zu immer größeren Dimensionen anwachsenden Kreditanstalten (Effektenbanken, Emissionsbanken, vgl. §§ 420—422). Durch die Mannigfaltigkeit der spekulativen Anlagen, auf welche sie sich erstrecken, sollten sie eine gewisse Ausgleichung der Chancen erreichen, und nach manchen Erfahrungen (so etwa bei den großen Berliner Effektenbanken) scheinen sie in der That mit der Erfüllung dieser Aufgabe Erfolg zu haben. Der Antheil also an dem Unternehmungskapital dieser großen Gesellschaften versetzt den Inhaber in den Genuß der Durchschnittsrente, welche sich aus einer Kompensation spekulativer Gefahren und Gewinne ergiebt. Allerdings bleibt diese Durchschnittsrente selber eine problematische Größe, die ihrerseits den Schwankungen von Jahr zu Jahr, der Unsicherheit je nach der Qualität der Geschäftsleitung der einzelnen Bank ausgesetzt ist.

Eine andere Gestalt der durch die modernen Formen des großen Geschäftsverkehrs gegebenen „Versicherung" ist die des Terminhandels (vgl. oben §§ 248—281, besonders §§ 251, 267). Wir haben sie an anderer Stelle kennen gelernt.

Die einfachste Form ist das Prämiengeschäft (§ 251). Sein Wesen ist Versicherung gegen Verlustgefahr mittelst Zahlung eines festen Procentsatzes des Preises (der „Prämie"). In der That nennt man hie und da im Sprachgebrauch der Börsen den Prämienkäufer den Versicherten, den Prämienverkäufer den Versicherer.

Aehnlich funktionirt das Differenzgeschäft. Eine der beliebtesten Rechtfertigungen desselben als eines Mittels legitimer Handelsgeschäfte ist der Hinweis auf die Dienste, welche diese Geschäftsform leistet für die Begrenzung oder Beseitigung des spekulativen Risikos. Der Aufkäufer von Korn oder Spiritus in den östlichen Provinzen Deutschlands verkauft in dem Augenblicke des Kaufs ein entsprechendes Quantum auf Termin in Berlin, um dasselbe Quantum seinerzeit auf

Termin zurückzukaufen (sich zu decken), sobald er die effektiv gekaufte Waare effektiv wieder absetzt. Gegen die dem Berliner Kommissionshause gezahlte Provision für das Termingeschäft tauscht er die Sicherheit ein, daß seine Rechnung, die lediglich einen üblichen Gewinn für Einkauf und Verkauf, nicht eine Spekulation im Auge hat, durch keine Preisschwankungen, die zwischen seinem Einkauf und Verkauf eintreten mögen, gestört werde.

§ 460. Die „Rückversicherung" definirt Viktor Ehrenberg*) als diejenige Versicherung, vermöge deren ein Versicherer selbst wieder Versicherung nimmt gegen die Gefahr der Ersatzpflicht, die er durch den Versicherungsvertrag auf sich genommen hat.

Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts ist die Rückversicherung mehr und mehr „zum Fundament eines rationellen technischen Betriebes geworden". Keine Versicherung über ein etwas beträchtlicheres Risiko wird heutzutage geschlossen, ohne daß der Versicherer Quoten davon an andere Versicherer wieder abgiebt, um selber nur eine relativ geringe Quote für sich zurückzubehalten. Die Uebernahme solcher Quoten in Rückversicherung wird von manchen Gesellschaften als selbständiges Geschäft betrieben; die meisten größeren Gesellschaften nehmen aber Rückversicherungen in großen Beträgen an, neben ihren sonstigen direkten Versicherungsabschlüssen.

Ein neuer Gegenstand der Versicherung ist durch die Rückversicherung nicht geschaffen. Sie ist lediglich eine Vervollkommnung in der Durchführung des Princips der Versicherung. Um an das Eingangs gewählte einfache Beispiel anzuknüpfen — es ist in dem Kreise der 1000 Gebäude, von denen jährlich eines abbrennt, eine Lücke offen, weil nur 800 Gebäude erst der Gemeinschaft angehören. Es wird die Lücke in dem Kreise geschlossen, indem weitere 200 Gebäude hinzugezogen werden. Gelingt es nun nicht, diese fehlenden 200 heranzuziehen, so muß die Ausfüllung gesucht werden durch die Gemeinschaft mit einem anderen Verbande.

Was in diesem einfachen Beispiele geschieht, wiederholt sich in verwickelterer Gestalt bei der Rückversicherung. Wie die primitive Seeversicherung des Mittelalters dadurch zu Stande kommt, daß der Assekuradeur Genossen seines Risikos aufsucht, daß er an der Börse eine

*) Die Rückversicherung (1885), S. 10 ff.; vgl. desselben Versicherungsrecht (1893), S. 33 f.

Subskriptionsliste auflegt zur Betheiligung an der gemeinsamen, für den Einzelnen zu schweren, zu riskanten Gefahr — das leistet für größere Verhältnisse die Rückversicherung. Je nach den besonderen Umständen der Größe des versicherten Gegenstandes und der Kapitalgröße des Versicherers ist zur Herstellung einer angemessen vertheilten Gefahr die Ergänzung durch andere Kapitalgrößen erforderlich, mit denen Gewinn und Verlust getheilt wird, durch deren Theilnahme die Größe des möglichen Gewinnes, aber damit zugleich die Gefahr des Verlustes ermäßigt wird — bis zu dem ideellen Punkte, wo das Moment des Zufalles ausgeschaltet ist durch die große Masse der einer gleichen Gefahr unterworfenen Gegenstände.

III. Die Gestaltung (Organisation) der Versicherung.

§ 461. Mehr als bei manchen anderen Gebieten der Volkswirthschaft drängt sich uns bei dem Versicherungswesen die Principienfrage der Organisationsformen auf. Wir haben bereits in den historischen Anfängen des Versicherungswesens das Ineinanderspielen der verschiedenen Formen kennen gelernt. . .

Gerade in der Gegenwart stehen dieselben einander problematisch gegenüber, und es ist zur Stunde nicht vorauszusagen, welche derselben in der Zukunft den Vorrang erringen wird. Dagegen ist es eine Thatsache, daß in gewissen Zweigen eine entschiedene und nothwendige Ueberlegenheit der einen derselben bereits eingetreten ist.

Wir haben die möglichen Formen der Organisation, die auch bei der Versicherung in Betracht kommen, bei der Lehre vom Handel erörtert (3. Kapitel: Die Organisation des Handels §§ 80—150). In den entscheidenden Grundzügen gilt das dort Ausgeführte auch hier. Jedoch das Wesen der Versicherung bringt es mit sich, daß die Organisationsformen eine andersartige Anwendung auf diesem Gebiete finden.

Im Handelsbetriebe waltet das privatwirthschaftlich-spekulative Organisationsprincip vor. Das genossenschaftliche Princip sowohl wie das öffentlich-staatliche treten zurück. Das letztere Princip — Staatshandel — tritt gegen die Masse des übrigen Handels ganz in den Hintergrund. Das genossenschaftliche Princip hat seinen, übrigens immer noch experimentellen Spielraum, weitaus im Gebiete des Kleinhandels (Detailhandels). Ein Charakterzug des Handels, der sich dem Versiche-

rungswesen und seinen Bedürfnissen annähert, ist die Tendenz zu Handelsgesellschaften und Kapitalgesellschaften. Diesen hat er aber überwiegend nur im Dienste des Großhandels, während die große Masse des Detailhandels diesen Zug erst in einzelnen Anfängen angenommen hat.

Mehr nähert sich die Organisation des Bankwesens dem Versicherungswesen. Denn hier tritt das Princip der genossenschaftlichen Organisation, dann namentlich das Princip öffentlich-staatlicher Verwaltung mehr in den Vordergrund. Auch die privatwirthschaftlich-spekulativen Bankbetriebe haben weit mehr, als der Handelsbetrieb überhaupt, eine Tendenz auf große Kapitalgesellschaften und die daraus folgende Verwaltung durch Beamte.

Die Organisation der Versicherung bringt diese Tendenz zur Höhe. Denn, weil es in dem Wesen der Versicherung liegt, eine möglichst große Masse gleichartiger Gefahren in eine gemeinsame Anstalt zusammenzufassen, so wird an sich das Vollkommenste im Sinne der Versicherung dort geleistet werden, wo die größte Koncentration eines Versicherungsbetriebes erreicht ist.

Derartige größte Betriebe aber können nicht anders verwaltet werden, als durch Beamte. Die Beamtenverwaltung bestimmt jedes mögliche Organisationsprincip der Versicherung in der Richtung, daß der hauptsächliche Gegensatz der öffentlichen Verwaltung zur privatwirthschaftlich-spekulativen Verwaltung, nämlich Beamtenverwaltung statt persönlicher Eigenverwaltung, dahinfällt. Es ist, für welch ein Princip der Organisation man sich auch bei der Versicherungsanstalt entscheiden mag, in jedem Falle quasi-öffentliche Verwaltung, weil Verwaltung nicht durch Private im privaten Eigenthum. Es ist die analoge Erscheinung wie bei der Verwaltung der großen Verkehrsanstalten (Eisenbahnen, Posten, Telegraphen).

§ 462. Erst wenn dieses festgestellt ist, kann über die verschiedenen Organisationsformen der Versicherung im Einzelnen geredet werden.

Es ist also zuvörderst abzulehnen, daß im Gegensatze zur Staatsversicherungsanstalt oder der Versicherungsanstalt „auf Gegenseitigkeit" grundsätzlich der Vorzug der spekulativen Versicherungsanstalt betont wird als einer solchen, welche das eigene Interesse des werbenden Kapitals mit dem geschärften Auge desselben einsetzt, im Unterschiede von denjenigen Anstalten, welche dieses Interesses entbehren. Es ist vielmehr immer nur Verwaltung durch Beamte, und die Frage kann nur

die sein, ob die Beamtenverwaltung bei der einen Art der Organisation, ob für alle, ob für einzelne Zweige der Versicherung Vorzüge hat.

Es ist aber ebenso verkehrt, die spekulative Organisationsform der Versicherung grundsätzlich darum abzulehnen, weil es nicht statthaft sei, daß die Unglücksfälle, welche Gegenstand der Versicherung sind, die Quelle des Gewinnes von spekulativen Kapitalanlagen bilden. Eine an der Oberfläche haftende Sentimentalität, welche dazu führen müßte, die große Masse der ökonomischen Aufgaben aus dem gegenwärtigen Zustande der vorwaltenden Wirthschaftsorganisation herauszureißen und dem socialistischen Staate in die Arme zu werfen. Es müßte sonst gleichfalls höchst bedenklich erscheinen, daß Millionen von Menschen davon ihren Gewinn erwarten, daß sie die übrigen Millionen vor Hunger und Durst bewahren.

Es ist eine unbefangene Abwägung der charakteristischen Eigenschaften und der erfahrungsmäßigen Leistungen der verschiedenen Organisationsformen erforderlich.

Der erste principielle Gegensatz, welcher für dieselben in Betracht kommt, ist der gleiche wie für gewisse Gebiete des Bankwesens, insbesondere der Bodenbanken. Wie Pfandbriefinstitute („Landschaften") einerseits, Hypothekenbanken (Bodenkreditanstalten) andererseits um den Vorrang streiten, jedes mit seinen eigenthümlichen Vorzügen, so auch im Gebiete des Versicherungswesens. Die Pfandbriefinstitute sind (vgl. §§ 423—425) genossenschaftliche Verbände, welche durch die Kraft der Vereinigung die Vortheile erleichterten Kredits ihren einzelnen Gliedern zuführen und die ganzen Vortheile, allein nach Abzug der Geschäftsunkosten, ihnen zu Theil werden lassen. Die Hypothekenbanken sind kapitalistische Unternehmungen, welche für ihr Anlagekapital einen Gewinn suchen, der bei den genossenschaftlichen Verbänden fortfällt.

In analoger Weise wollen die genossenschaftlichen Versicherungsanstalten („Gegenseitigkeitsanstalten") lediglich die Vereinigung einer großen Zahl gleichartiger Unfallsinteressenten herbeiführen, um ihnen zu dem Kostenpreise, d. h. für den Betrag der jährlichen Entschädigungssummen die Versicherung zu gewähren, ohne einen anderen Zuschlag zu denselben zu machen, als die Kosten der Geschäftsverwaltung.

Dagegen wollen die spekulativen (sogenannten „Prämien-") Versicherungen Gewinn für ein Anlagekapital erzielen aus denjenigen Versicherungsbeiträgen, welche die bei ihnen versicherten Interessenten an sie entrichten, also einen Ueberschuß über dasjenige hinaus, was die Geschäftsunkosten und die Entschädigungssummen jährlich betragen.

Die Thatsache, daß es eine Mehrzahl von Versicherungsgesellschaften der letzteren Art gerade in den wichtigsten und verbreitetsten Zweigen der Versicherung giebt, zeigt von vornherein die Schwierigkeit der Entscheidung zwischen den Vorzügen der beiden Organisationsformen, und legt die Vermuthung nahe, daß — wie überhaupt in der heutigen Volkswirthschaft — für den also erzielten Gewinn eine Gegenleistung an wirklichen (oder vielleicht nur scheinbaren) Vortheilen producirt werden mag.

§ 463. Wohl ist zwischen der Brandgilde der früheren Jahrhunderte und der „Feuerversicherungsbank auf Gegenseitigkeit" der Gegenwart kein principieller Unterschied. Beide ruhen auf dem Princip der Genossenschaft und wollen durch wechselseitige Hülfe den Zweck der Versicherung erreichen. Ihre wirthschaftliche Aufgabe erfüllt sich innerhalb des Kreises der Versicherungsbedürftigen, die einander zugleich diejenigen sind, welche vermöge dieser Vereinigung das Bedürfniß der Versicherung erfüllen, ohne daß eine außerhalb liegende Kraft verlangt, daß ein Entgelt dafür an diese geleistet wird.

Indessen die den Bedürfnissen der Gegenwart entsprechende Organisation ist so weit von jenen Anfängen älterer Zeit entfernt, daß der heute in Betracht kommende Typus wesentlich derjenige der großen, umfassenden, quasi-kapitalistisch eingerichteten Anstalt ist, welche nach mehreren Richtungen hin weit mehr mit Technik und Oekonomik der großen spekulativen Gesellschaften gemein hat, als mit den Embryonen, aus denen sie erwachsen ist.

Die Brandgilde erhebt allenfalls mäßige Jahresbeiträge von ihren Mitgliedern, aber einen Theil, unter Umständen das Ganze, fordert sie von ihnen erst bei dem Eintreten des Brandschadens. Sie handelt so deshalb, weil dieses Verfahren minder abstrakt, der sinnlichen Auffassung ihrer Mitglieder entsprechender ist, daß sie Hülfe erst zu leisten haben, wenn der Schaden da ist. Aber namentlich deshalb, weil sie eine zureichende empirische Unterlage für die Wahrscheinlichkeit der Brandunfälle und für die ökonomische Tragweite derselben noch nicht besitzt.

Ganz anders die moderne Feuerversicherungsgesellschaft auf Gegenseitigkeit. Sie dehnt sich weit über den engen nachbarlichen Bereich der Brandgilde aus. Sie kann sich daher auf deren nachbarliche Hülfe, die erst eintreten soll, wenn der Schaden entstanden ist, nicht verlassen. Sie braucht nach dem kapitalistischen Charakter einer entwickelten Versicherungsanstalt große Reserven, welche ihr dasjenige ersetzen, was

die spekulative Kapitalgesellschaft in ihrem Aktienkapital sonst vor ihr voraus hätte. Sie ist andererseits nicht im Stande, auch auf dem Boden der eingehendsten Statistik, die jährlichen Schwankungen der durch die Gesellschaft zu leistenden Entschädigungssummen im Voraus festzustellen. Dagegen liegt es in ihrem Wesen, daß sie (anders als die spekulative Gesellschaft) keinen festen Betrag im Vorwege von ihren Mitgliedern fordert, sondern ihnen nur die in jedem Jahre erforderlich werdenden, daher schwankenden Kosten der Mitgliedschaft auflegt.

Hieraus ergiebt sich ein erfahrungsmäßig auf die Wahrscheinlichkeit der äußersten jährlichen Entschädigungssumme eingerichtetes Maximum des procentuellen Beitrags, welches jedes Mitglied der Gegenseitigkeitsgesellschaft ein für allemal entrichtet, und dessen Ueberschuß über den jährlich wirklich erforderlich werdenden Beitrag die dauernde Reserve bleibt. Es sei beispielshalber jenes Maximum des Beitrags auf zwei vom Tausend des versicherten Werthes bemessen, so wird nun jährlich, je nach Umfang der in dem einzelnen Jahre eingetretenen Schäden, darauf eine Dividende von 60—80 Procent zurückvergütet, so daß für das neue Jahr immer nur eine Neuzahlung von 20—40 Procent, d. h. $^1/_5$—$^2/_5$ des ursprünglichen Satzes erforderlich wird*).

Zu noch größerer Sicherheit der Gesellschaft kann dieser baar eingeforderte Beitrag ergänzt werden durch Verpflichtungsscheine auf ähnliche Beträge, welche die Mitglieder beim Eintritt in die Versicherung ausstellen, um für solche Fälle, die über jenes Maximum der Schadenssumme noch hinaus gehen sollten, haftbar gemacht werden zu können.

§ 464. Eine große Versicherungsgesellschaft dieser Art gewährt ihren Mitgliedern ein hohes Maaß der Sicherheit. Zugleich gewährt sie es ihnen für einen Preis, über dessen Bestandtheile sie ihnen jährlich

*) Die „Gothaische Feuerversicherungsbank auf Gegenseitigkeit" hat in den letzten Jahrzehnten von der eingezahlten Prämie ihren Versicherten meist 70—75 Procent (und darüber) zurückvergütet. Dieses bedeutet eine reichliche Bemessung des im Vorwege eingezahlten Prämienbetrages auf das etwa Vierfache des wirklich erforderlich gewordenen Betrages. Daher denn in der ganzen Zeit des Bestehens dieser Anstalt (1821—1897), außer einem einzigen Falle, niemals das Bedürfniß, für ein Jahr großer Entschädigungssummen Nachschüsse von ihren Mitgliedern zu verlangen. Das einzige Jahr, wo dieses der Fall war, ist 1842, das Jahr des großen Hamburger Brandes. Hiefür wurden Nachschüsse in Höhe von 93 Procent der Prämie verlangt, und dieses in einer Periode, da die Gesellschaft noch verhältnißmäßig in den Anfängen ihrer Entwicklung war.

Rechenschaft ablegt als den Gesellschaftern, welche Versicherte und Inhaber des Geschäfts in einer Person sind.

Allerdings liegt es in der Natur eines so großen quasi-kapitalistischen Betriebes, daß er nur mit einem mächtigen Beamtenapparate verwaltet werden kann, der sich in der Jahresrechnung durch entsprechende Kostenbeträge geltend macht.

Als ein hervorragendes Beispiel für viele ähnliche Gesellschaften der Art führe ich hier die Daten der „Feuerversicherungsbank für Deutschland in Gotha" (auf Gegenseitigkeit errichtet im Jahre 1821) nach dem 76. Rechnungsabschluß vom Jahre 1896 vor.

Die Versicherten zahlten der Gesellschaft an Prämien, abzüglich der Rabatte, die auf mehrjährige Versicherungen gewährt wurden	Mark	15596098
Zurückvergütet wurden an die Versicherten, als nicht verbraucht für die wirklich eingetretenen Schäden des verflossenen Jahres . . .	„	11696242
Die wirkliche Belastung der Versicherten für die Gesellschaft war hienach .	Mark	3899856
Hiezu kommen die Zinsen auf den Bruttobetrag der Prämien (zu 3½ Procent), rund	„	542374
	Mark	4442230

Die Verwendung dieser Leistungen der Versicherten war die folgende:

1. Schäden (abzüglich des Antheils der Rückversicherer)	Mark	2028875
2. Rückversicherungsprämien	„	430832
3. Provision an die Agenten (abzüglich des von den Rückversicherern erstatteten Antheils)	„	1405385
4. Verwaltungskosten	„	454107
5. Steuern und Verwandtes	„	64097
	Mark	4383296

Auf die Gesammtleistung der Versicherten in Höhe von rund 4½ Millionen Mark ist also nur eine Summe von rund 2½ Millionen Mark zur Deckung der eingetretenen Brandschäden verbraucht worden. Der

ganze Rest von nahezu 2 Millionen Mark ist für die Verwaltungskosten der Gesellschaft, und zwar davon für die centrale Verwaltung ein Viertel, dagegen drei Viertel, nahezu $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark, für die Agenturprovision verwendet worden.

Dieser letztere Posten ist namentlich kennzeichnend für das Wesen einer solchen Gesellschaft, welche, auch als Gegenseitigkeitsgesellschaft, ihren kapitalistischen Charakter nicht verleugnen kann. Etwa ein Drittel der gezahlten Versicherungsbeiträge sind für die Generalagenten und Unteragenten verbraucht, daneben $\frac{1}{2}$ Million Mark für den großen Beamtenapparat im Mittelpunkte der Gesellschaft.

Hier ist die frappante Familienähnlichkeit mit den auf das andere Princip gegründeten Versicherungsgesellschaften, den spekulativen.

§ 465. Die sogenannten „Prämiengesellschaften" (Aktiengesellschaften, spekulative Gesellschaften) sind die kapitalistische Durchführung des Gedankens, daß die Versicherung ein Unternehmen wie sonst ein Handels- oder Bankunternehmen ist, welches im Wettbewerb mit Instituten, die auf den gleichen Zweck gerichtet sind, sei es nach demselben Prinzipe organisirt, sei es nach einem anderen, — den höchst möglichen Gewinn für sein Kapital sucht.

Wenn also die „Versicherung auf Gegenseitigkeit" dem Konsumverein gleicht, der am Schlusse des Geschäftsjahres seinen Mitgliedern je nach dem Umfange ihrer Einkäufe dasjenige herauszahlt, was über die Deckung der Selbstkosten hinausgeht, da es keinen Dritten giebt, dem solch ein Ueberschuß zufallen könnte, — während der übliche Kaufladen, der auf den Grundsatz der freien Konkurrenz und des individualistischen Erwerbslebens eingerichtet ist, den Ueberschuß aus den empfangenen Preisen für die verkauften Waaren zurückbehält, um darin den Gewinn seines Geschäftsbetriebes und die Rente seines Kapitals zu suchen: ebenso auch in dem Falle der beiden Gattungen der Versicherung.

Die Prämiengesellschaft hält den Ueberschuß, den ihre Prämieneinnahme nach Deckung der Kosten für Entschädigungen und Verwaltungsspesen übrig läßt, fest, um darin den Gewinn für ihren Geschäftsbetrieb und die Rente für ihr spekulatives Kapital zu finden.

Der Versicherte zahlt also von vornherein einen festen Satz als Versicherungsprämie, von dem er nichts zurück empfängt, ebenso wenig wie sonst Jemand, welcher mit einer Gegenpartei über einen Kauf kontrahirt hat und die Bedingungen festgestellt.

Dafür hat er die Sicherheit gegen schwankende Anforderungen von

Jahr zu Jahr, die sich nach der Verschiedenheit der Unfallssummen richten. Er hat keine Einschüsse im Vorwege zu leisten, die thatsächlich ein eisernes Unterpfand in den Händen der Gegenseitigkeitsgesellschaft bleiben. Er zahlt seinen festen Preis und das Moment der Schwankungen fällt in das Risiko der spekulativen Gesellschaft, bei der er seine Versicherung schließt.

Statt der Bürgschaft, die in seinen Einschüssen gesucht wird, haftet für die Zuverlässigkeit der Versicherung das spekulative Kapital der Versicherungsgesellschaft.

§ 466. Die Entscheidung zwischen den Vorzügen der beiden Organisationsformen wird aus allgemeinen Erwägungen heraus nicht leicht zum Abschluß gebracht werden können.

Ein unzweifelhaftes Moment der Sicherheit oder der Ueberlegenheit in der Sicherheit liegt in der Versicherung auf Gegenseitigkeit. Es ist in der That kaum denkbar, daß ein wohlgeleitetes großes Institut der Art — nach dem Typus, den wir oben kennen gelernt haben — in irgend welche Erschütterungen seiner Zahlungsfähigkeit versetzt werden könnte. Wogegen der spekulative Charakter und der Wettbewerb der Prämiengesellschaften in sich selber die Gefahr enthalten, um des höheren Gewinnes willen die Waghalsigkeit über die Grenzen sicherer Deckung hinauszutreiben.

Indessen fällt bei beiden Kategorien der Schwerpunkt so sehr in die Beschaffenheit der Verwaltung, der die Masse der Versicherten lediglich als Objekte, nicht als Subjekte gegenüberstehen, daß von einer gut geleiteten und gut organisirten Gesellschaft, sei es der einen, sei es der anderen Art, keinerlei Gefahren für die Sicherheit der Deckung drohen. Wogegen eine unsolide Verwaltung ebensowohl bei einer Gegenseitigkeitsgesellschaft wie bei einer Spekulationsgesellschaft Gefahren herauf beschwören kann.

Liegt in der Sicherheit die Qualität der Versicherung, so ist der dafür gezahlte Preis die andere Seite des Vertrages. So viel Bestechendes in dieser Beziehung die Vorstellung haben mag, daß der Versicherte bei der Gegenseitigkeitsgesellschaft nur zahlt, was wirklich an Entschädigungsbeträgen nothwendig geworden ist — so muß man, nach der Analogie sonstiger Leistungsfähigkeit des genossenschaftlichen Princips gegenüber dem spekulativen, doch erst eine breite Masse der Erfahrungen zur Unterlage haben, um eine Vergleichung anstellen zu können, welche sich auf wirksame Beweise stützen kann.

Es ist nicht unwahrscheinlich, daß eine durchgreifende Entscheidung überhaupt nicht möglich ist. Man wird vielmehr specialisiren müssen. Wie in anderen Gebieten der Volkswirthschaft, dürfte auch hier die vorwärts dringende, Neues erfindende, schöpferische Kraft eher bei dem Princip der spekulativen Versicherungen zu finden sein, welches dann, nachdem es die Bahn gebrochen hat, Raum schafft für die Ausbreitung auch der anderen, vielleicht vorzugsweise der anderen Organisation.

Es wird ferner nach den einzelnen Gegenständen und nach den gesellschaftlichen Sphären der Versicherung zu unterscheiden sein. Aehnlich wie eine unbestrittene Leistungsfähigkeit und Ueberlegenheit den genossenschaftlichen Kreditinstituten für ländlichen Personalkredit zugesprochen wird oder für die Schicht des kleinbürgerlichen Personaltredits — ähnlich wird ein wichtiges Stück des Versicherungswesens aus dem Gebiete der spekulativen Versicherung herausfallen, weil etwa dasselbe nicht Reiz genug bietet für ein kapitalistisches Unternehmen. Die Lebensversicherung für kleine Leute, die ganze sogenannte Arbeiterversicherung mag dahin gehören.

§ 467. Bei der Gegenüberstellung der beiden Principien der Organisation ist gemeinsame Voraussetzung der „private" Charakter der Versicherung.

Es ist aber in deren Geschichte sowohl, wie in ihrer neuesten Entwicklung die Bethätigung des Staates auf wichtigen Gebieten eine so hervorragende, daß dieser Seite des Gegenstandes eine eigene Betrachtung gebührt.

Die staatliche Organisation ist wohl namentlich dann angezeigt, wenn gewisse Entwicklungen der Versicherung nur durch die überlegene Kraft des Staats möglich werden. So ist die Heraushebung der Feuerversicherung aus den Schranken der lokalen Brandgilden zu provinziellen oder territorialen Societäten durch die öffentliche Hand in ähnlicher Weise bedingt worden, wie überhaupt die Entwicklung des neueren Staatswesens und seiner Volkswirthschaft aus den Schranken der Stadtwirthschaft zur Staatswirthschaft.

Je länger hier das Eingreifen spekulativer Unternehmungen, Ansammlung von Kapital, Ausbildung der großen Erwerbsgesellschaften, die ihrerseits zunächst auch wiederum durch staatliche Privilegien angeregt oder bedingt wurden — je länger dieses auf sich warten ließ, um so länger blieb die Sorge für die Versicherung solchen öffentlichen Kassen anvertraut. So im Unterschiede zu England in den Staaten des Festlandes.

In viel höherem Grade gilt etwas Aehnliches von der neuesten Entwicklung in der Richtung der Arbeiterversicherung. Die Aufgabe einer Fürsorge durch Versicherung für die große Mehrzahl des arbeitenden Volkes, die ausgesprochenermaaßen auf nichts Geringeres abzielt, als die Versicherung an die Stelle der Armenpflege zu setzen — ist ein Werk von so ungeheurem Maaßstabe, daß an dessen Durchführung ohne eine umfassende staatliche Organisation überhaupt nicht zu denken ist. Hier kann wohl Einzelnes, mit mehr oder weniger Erfolg, für gewisse Seiten der Versicherung oder für gewisse kleinere Gruppen der Arbeiterversicherung durch nichtstaatliche Organisationen erreicht werden. Es müßte aber auf alle absehbare Zeit weit entfernt von dem Ziele der Gesammtheit bleiben.

Regelmäßig wird in solchen Fällen sich die Nothwendigkeit einer staatlichen Organisation mit der Nothwendigkeit des staatlichen Zwanges zur Versicherung gegenüber den Interessenten vereinigen.

Denn theils ist es die Unfähigkeit oder Beschränktheit privater (genossenschaftlicher) Organisationen zur Erfüllung der zur Zeit von der Staatsverwaltung erkannten Aufgabe, theils und im Zusammenhange damit ist es das mangelnde Verständniß oder die mangelnde wirthschaftliche Reife für eine gewisse Stufe oder Richtung der Versicherung in der großen Zahl der Interessenten selber. Die Staatsregierung hat hier mit überlegener Einsicht die Bevölkerung zu der Erkenntniß des eigenen Nutzens emporzuheben. Sie wird dazu obenein durch das öffentliche Interesse angetrieben, daß die öffentliche Organisation, die einmal geschaffen ist, auch allgemein benutzt werde.

§ 468. Ob die staatliche Organisation für das Versicherungswesen einen noch weitergehenden Beruf habe, ob sie geradezu berufen sei, an die Stelle aller privaten Versicherung zu treten, Aktiengesellschaften und Gegenseitigkeitsgesellschaften zu verstaatlichen — diese Frage gehört unter jene allgemeineren Gesichtspunkte, welche sich nicht auf das Versicherungswesen beschränken.

Auf die technisch-ökonomische Natur des Versicherungsbetriebes deutet schon die Thatsache, daß derselbe gerade bei hoher Entwicklung in privaten Organisationen immer der Beamtenverwaltung anheimgegeben ist. Beamtenverwaltung aber ist die Staatsverwaltung ebenfalls. Im Allgemeinen wird nicht bestritten werden können, daß Staatsbeamte dasselbe leisten können, was Privatbeamte leisten.

Man würde aber die Sphäre der Staatsverwaltung gerade in der

gegenwärtigen Volkswirthschaft außerordentlich erweitern, wenn diese bloße Möglichkeit den Ausschlag geben sollte für die Zweckmäßigkeit. Die Sphäre der Staatsverwaltung ist ohnedies so groß, daß zu der Erwägung der Möglichkeit auch Erwägungen der Nothwendigkeit hinzutreten müssen.

Erwägungen letzterer Art haben wir beim Notenbankwesen kennen gelernt, werden wir beim Verkehrswesen kennen lernen.

Liegen sie bei dem Versicherungswesen vor?

Im Einzelnen wird man die Frage bejahen können. Und zwar aus folgenden Gründen.

Der zunehmende Kapitalreichthum und der sich über die verschiedensten Gebiete der Volkswirthschaft ausbreitende Unternehmungsgeist hat in den Formen theils der spekulativen Versicherung, theils der Gegenseitigkeitsversicherung Großes geleistet und dadurch die eigenthümliche Kraft der heutigen Volkswirthschaft bewiesen im Gegensatze zu den Zeiten des alten Polizeistaates, der solche Aufgaben in die eigene Hand zu nehmen genöthigt war, wenn anders sie überhaupt gelöst werden sollten.

Indessen dieser Entwicklung der Produktion entspricht nicht eine gleichmäßige Entwicklung der Konsumtion, der Entwicklung der Leistungen nicht eine Entwicklung des Bedarfs. Das soll heißen: die Reife der Bevölkerung für die sich selbst überlassene Freiheit des Versicherungswesens ist noch nicht zu dem Punkte gediehen, auf dem man ihrer eigenen Einsicht vertrauen könnte, daß sie sich der vorhandenen Einrichtungen nothwendiger Fürsorge gegen Unfälle bedienen werden. Man befindet sich auf diesem Gebiete etwa in derselben Lage, wie bei dem Unterricht der Volksschule, dessen Verallgemeinerung man nur durch den öffentlichen Zwang hat durchsetzen können, ja in den Staaten Westeuropas erst ganz neuerdings durch den Zwang durchzusetzen begonnen hat.

Man darf erfahrungsmäßig selbst für so elementare Richtungen der ökonomischen Fürsorge gegen Unfälle, wie für die Brandversicherung, sich auf die Einsicht der Masse der Bevölkerung nicht verlassen. Ja, die Ueberzeugung von diesem Zustande ist heute zumal in solchen Staaten verbreitet, welche durch Volkscharakter und Verfassung am ehesten der hier vermißten Reife hätten theilhaftig werden sollen. So in der Schweiz: theils herrscht hier der öffentliche Zwang zur Immobiliarversicherung gegen Feuergefahr, theils wird seit langen Jahren die Ausdehnung des Zwangs auf die Mobiliarversicherung angestrebt.

Ist aber erst einmal ein öffentlicher Zwang derart ausgesprochen,

so entsteht die Nothwendigkeit einer genauen Kontrolle der dafür vorhandenen Einrichtungen.

Dieses knüpft an die Thatsache an, daß ohnehin, auch von dem Bestehen eines öffentlichen Versicherungszwanges abgesehen, die Kontrolle der privaten Versicherungsanstalten eine äußerst verwickelte Aufgabe der Staatsregierung ist, deren konsequenteste Lösung leicht dahin führen kann, die staatliche Organisation an die Stelle der privaten zu setzen, oder vielmehr die vorhandene staatliche Organisation zu verallgemeinern*). Denn der staatliche Zwang zu irgend einer Versicherung ruft die höchste Sorgfalt auf, den gezwungen Versicherten auch Versicherungsanstalten zur Verfügung zu stellen, auf welche sie sich unter allen Umständen verlassen können.

Im Gebiete der neuen Arbeiterversicherung des Deutschen Reiches hat in der That der Gedankengang vom öffentlichen Zwange zur öffentlichen Versicherungsanstalt sich bewegt, wobei freilich noch andere Erwägungen, insbesondere die dürftige Lage der großen Mehrzahl der Versicherten, den Ausschlag gegeben haben.

§ 469. Ein anderes Moment, welches zu Gunsten öffentlicher Organisation der Versicherung angeführt wird**), fällt mit einem wichtigen Grunde zusammen, der für öffentliche Organisation der Verkehrsanstalten spricht — die Einheit der Anlage für ein großes Gebiet, die Planmäßigkeit ihrer Gliederung, die Centralisation ihres Betriebes in entsprechender Anordnung vom Mittelpunkte zur Peripherie. Eine Ersparniß an Kraftaufwand und Kosten im Vergleiche zu der Konkurrenz verschiedener Unternehmungen, welche sich dasselbe Gebiet streitig macht, ohne dadurch eine Steigerung der Leistungen herbeizuführen.

Ein Grund, welcher freilich über einen Theil der alten „Feuerversicherungssocietäten" lokaler, provinzieller, kleinstaatlicher Art den Stab bricht, da diesen eine einheitliche Organisation ebenso fehlt, wie vor der Neuordnung der deutschen Verhältnisse dem Notenbankwesen, dem Postwesen u. dgl. m. Nur mit dem Unterschiede, daß die territorialen Größenverhältnisse für den Betrieb einer Feuerversicherung nicht

*) Im Deutschen Reiche war Ende 1878 bei öffentlichen Feuerversicherungsanstalten für 26 Milliarden Mark versichert, bei privaten etwa für 42 Milliarden; Ende 1888 bei ersteren 33 Milliarden, bei letzteren etwa 57 Milliarden (davon 7 Milliarden bei Gegenseitigkeitsanstalten, bei der Gothaischen allein 4 Milliarden).

**) Ad. Wagner, Der Staat und das Versicherungswesen. Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft (1881). Bd. 37, 124 ff.

ebenso weit zu gehen brauchen, wie für den Betrieb der Notenbanken oder der Posten.

Endlich ein Grund, welcher an die öffentliche Organisation des Volksschulwesens als Folge des öffentlichen Schulzwangs sich anreiht. Wie nämlich auf diesem anderen Gebiete der öffentliche Zwang von selber in die Unentgeltlichkeit oder annähernde Unentgeltlichkeit umschlägt, solche Unentgeltlichkeit aber nicht dem „freien Verkehr" der erwerbenden Privatwirthschaften zugemuthet werden kann, sondern nur durch öffentliche Institutionen und öffentliche Finanzen hergestellt — ähnlich der Zwang zur Versicherung.

Wo dieser letztere sich nicht auf Gegenstände des Besitzes richtet, sondern die Lebensversicherung in ihrer Ausdehnung auf die breiten Massen der arbeitenden Bevölkerung zum Gegenstande hat, da wird er ohne einen zusammengesetzten finanziellen Apparat, an welchem die öffentlichen Finanzen betheiligt sind, schwerlich zum Ziele gelangen. Diese wesentliche Betheiligung öffentlicher Zuschüsse wird sich aber noch weniger als der bloße Zwang zur Versicherung, an privaten Versicherungsinstituten verwirklichen lassen; sie wird öffentliche Organisationen verlangen, welche für den Aufwand staatlicher Opfer die Bürgschaft staatlicher Anstalten gewähren. Das Arbeiterversicherungswesen des Deutschen Reichs ist ein beweisendes Experiment.

Ob für die anderen Zweige der Versicherung, so etwa für die Feuerversicherung, ähnliche Gründe mitsprechen, ob — mit oder ohne öffentlichen Zwang — es angezeigt erscheint, auch für den kleinen Vermögensbesitz (Gebäudebesitz) eine analoge öffentliche Beihülfe eintreten zu lassen wie für die Lebensversicherung der kleinen und kleinsten Leute, also auch hiebei eine socialpolitische Einschaltung zu machen — muß dahingestellt bleiben.

Denn etwas der Art ist es, wenn die öffentliche Organisation der Versicherung dazu dienen soll*), die größere Unfallsgefährlichkeit und die kleinere Unfallsgefährlichkeit der in derselben Versicherungsanstalt versicherten Objekte „auszugleichen", d. h. die theuereren Risikos durch die wohlfeileren Risikos mitbezahlen zu lassen. Für den größten Theil unserer ländlichen Klassen „sei der Rath, ihre elenden Hütten mit Stroh- und Schindeldächern in gute massive Häuser umzubauen, ein sehr wohlfeiler: sie können es nicht, wenigstens nicht auf einmal und sofort, und

*) Vgl. A. Wagner, Der Staat und das Versicherungswesen. Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft (1881), S. 144 ff., und meinen Aufsatz, Gemeinbedürfniß und Gemeinwirthschaft, in demselben Bande derselben Zeitschrift, S. 464 ff.

selbst wenn sie es könnten, dann sollten sie es nicht, weil ein solcher Umbau ein enormes Privat- und Nationalkapital entwerthete". Weil die Volkswirthschaft Staatswirthschaft sei, weil sie ein Organismus sei, in welchem die einzelnen Glieder in ihrem Wohl und Wehe sich gegenseitig beeinflussen — weil die wirthschaftliche Lage der Einzelnen und der Volksklassen, die wesentlich dadurch bestimmte Beschaffenheit und der Risikograd ihrer Eigenthumsobjekte von der ganzen geschichtlichen Entwicklung des Volks-, Staats- und Wirthschaftslebens, und nicht allein von einem persönlich zu verantwortenden Verhalten der einzelnen Eigenthümer, wesentlich mit abhänge: darum sei grundsätzlich eine derartige Hintansetzung der Klassifikation der Gefahren im Einzelnen und ihrer Entgelte bei der öffentlichen Versicherungsanstalt zu rechtfertigen. Und um das durchführen zu können, dazu müsse man eine öffentliche Organisation der Versicherung haben.

§ 470. Was die eben dargestellte Richtung auf öffentliche Organisation zufolge eines „gemeinwirthschaftlichen" Charakters der Versicherung anstrebt, das hat das ältere Versicherungswesen und zum Theil noch das neuere in seinen älteren Resten thatsächlich geübt, wenn auch ohne eine ausgesprochene socialpolitische Absicht, wegen der Unvollkommenheit, ja Rohheit seiner statistischen Grundlagen. Erst eine schärfere Ausbildung der Versicherungsstatistik giebt die Möglichkeit zu einer schärferen Differenzirung der Versicherung.

Die Anfänge der Versicherung jeder Art haben sich ohne alle Zweifel mit sehr dürftigen erfahrungsmäßigen Unterlagen der versicherten Unfallsgefahren beholfen. Bis in die Gegenwart hinein, ja selbst mitten in der hohen Technik des heutigen Versicherungsbetriebs, fehlt noch viel an der Vervollkommnung derartiger Unterlagen.

Die Aushülfe hat in den Anfängen des Versicherungswesens theils darin gelegen, daß die Größe der Gefahr und daher die häufige Wiederkehr der Unfälle, welche die Versicherung veranlaßte, zugleich desto leichtere Gelegenheit bot, die periodische Wiederkehr der Unfälle zu überblicken. Die enorme Höhe der Seeversicherungsprämien in früheren Jahrhunderten, die sich gelegentlich bis 50 Procent gesteigert zu haben scheint — aus der Mitte des 16. Jahrhunderts wird über die Seeassekuranzgeschäfte von Sevilla solches berichtet*) — war der Ausdruck

*) Meder, Handelbuch (Nürnberg 1558). Bl. 24: „Idem so werden allda (in Sevilla) vil Securantzen gemacht, an allen orten, 5, 10, 20, 30 bis 50 Procent,

der häufigen Wiederkehr der Seeunfälle und der daraus folgenden Leichtigkeit einer Berechnung ihres Verhältnisses zu der Gesammtheit der Seefahrten. Denn je größer die Zahl der Unfälle, um so enger der Kreis der von gleichartigen Unfällen bedrohten Objekte, also um so leichter die erfahrungsmäßige Grundlage der Versicherung.

Die Aushülfe lag ferner — so weit es sich um Gegenseitigkeitsversicherungen, Brandgilden, Feuerversicherungssocietäten u. dgl. handelte — in der Entbehrlichkeit einer im Vorwege die ganze Gefahr deckenden Prämienzahlung. Man konnte dieselbe theilweise oder gänzlich zurückstellen, bis die Gefahr sich verwirklicht hatte, und konnte dann vermittelst des „Umlageverfahrens" — sofern der Kreis der Versicherten nur ein hinreichend großer war — die Deckung des eingetretenen Schadens aufbringen.

Auf beiden Wegen aber ist, durch die Ansammlung von Erfahrungsmaterial der Versicherungsanstalten selber, die Möglichkeit zur Gewinnung einer planmäßigen Statistik gegeben.

Die Aufgabe derselben ist, in fortschreitender Unterscheidung der Unfallsgefahren, nicht nur für jede große Kategorie von Unfällen (Feuer, Seegefahr, Tod u. s. w.), sondern auch innerhalb jeder dieser Kategorien für die einzelnen Gruppen oder Klassen der Unfälle eine Wahrscheinlichkeitsberechnung zu gewinnen.

§ 471. Solche Klassifikation der Unfallsgefahren ist unter allen denjenigen Gesichtspunkten vorzunehmen, welche durch die für die Gefahr entscheidenden Momente angegeben werden.

Für die Versicherung gegen Seegefahr werden beispielshalber in Betracht kommen: Beschaffenheit des Schiffes (Dampfschiff, Segelschiff, Bauart im Einzelnen, Alter u. s. w.), Länge der Fahrt, Jahreszeit. Für die Klassificierung der Schiffsqualität besteht in England seit lange Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, welches ein Register Book herausgiebt, in welchem jedes Schiff auf Grund eingehender Prüfung in eine bestimmte Klasse gesetzt ist. Die Höhe der Klasse entscheidet über die Niedrigkeit der Prämie, soweit es sich um die Beschaffenheit des Fahrzeuges handelt.

---

danach das ort weyt oder gefährlich ist." Vgl. V. Ehrenberg, Versicherungsrecht. I, 32, Anmerkung. Der venetianische Faktor einer Nebenfirma der Fugger erhält den Auftrag, Pfeffer aus Indien via Lissabon nach Hamburg zu höchstens 16 Procent zu versichern. Doch zu diesem Satze war — nach dem Untergange der spanischen Armada — weder in Venedig, noch in Florenz, noch in Genua Versicherung zu finden.

Für die Versicherung gegen Feuersgefahr fallen ins Gewicht Bauart der versicherten Häuser (ob steinerne, ob hölzerne, ob Fachwerk u. s. w.), Benutzung der Häuser (Wohnhäuser, Fabriken, Art der Fabriken u. dgl.).

Die breiteste statistische Unterlage verlangt die Lebensversicherung mit der Mannigfaltigkeit ihrer Specialitäten: Krankenversicherung, Unfallversicherung, Altersversicherung, Invaliditätsversicherung, Todesversicherung, Ausstattungsversicherung, Militärdienstversicherung u. s. w.

Bei der Komplicirtheit der Fälle, um welche es sich bei der Lebensversicherung handelt, umschließt die Statistik derselben einmal die normale Absterbeordnung aller Geborenen, aller in ein gewisses Lebensalter getretenen Personen, dann aber die Einflüsse bestimmter, störender oder fördernder Ursachen des Lebens. Gewisse äußerste Gefahren, wie lebensgefährliche Krankheiten oder Selbstmorde, schließt die übliche Lebensversicherung von ihren Geschäften aus. Eine genaue Ausbildung derselben würde auch hohe Gefahren mit einschließen, auf Grund entsprechender Beobachtung der Wahrscheinlichkeit des Unfalles. Ebenso ist die Gefährlichkeit der Berufsarten (an mechanischen Gefahren und lebensverkürzenden Einflüssen) näherer statistischer Untersuchungen und entsprechender Differenzirung bedürftig.

Erst auf Grund solcher Klassifikation der Gefahren ist auch eine zutreffende Klassifikation der Versicherungsprämie möglich.

Diese Entwicklung in der Genauigkeit des Entgeltes entspricht dem allgemeinen Zuge fortschreitender Volkswirthschaft, und eine entgegengesetzte Tendenz kann nur insoweit anerkannt werden, als Rücksicht für die Dürftigkeit gewisser Schichten der Bevölkerung, eine planmäßige Unterstützung derselben und daher ein Verzicht auf die strikte Entgeltlichkeit gewollt wird.

§ 472. Umgekehrt kann die mangelhafte Differenzirung der Prämien in den bestehenden Versicherungsgesellschaften die dadurch überlasteten Interessenten zu neuen Organisationen veranlassen, in denen sie zu ihrer Gerechtigkeit kommen. Eine solche Tendenz hat die Lebensversicherung des Beamtenvereins in Hannover, welche die günstigen Lebensbedingungen des Beamtenthums, die innerhalb einer allgemeinen Lebensversicherungsanstalt nicht zu ihrem Rechte gelangen, zum Anlasse einer partikularen Versicherungsorganisation macht, um die Vortheile solcher günstiger Lebensbedingungen ihren Versicherten in den mäßigeren Prämien (höheren Renten, höheren Kapitalien) zu Theil werden zu lassen.

Etwas Aehnliches ist innerhalb der Feuerversicherungsorganisationen

denkbar, angesichts der in breiten Volksschichten (zumal in der Bauerschaft) herrschenden Ansichten über das Verhältniß des Versicherten zur Versicherungsanstalt. Die Rohheit solcher Volksvorstellungen drückt sich für die Versicherungsanstalt in höheren Prämien aus, die der höheren Schadensgefahr entsprechen. Andere Schichten der Bevölkerung, von höherer Kultur, sehen dieses Verhältniß nicht nur von dem Standpunkte größerer Gewissenhaftigkeit an; sie haben auch ein intensiveres Interesse an der Solidarität mit der Versicherungsanstalt, weil für sie, trotz voller Entschädigung, ein Brandunglück — Zerstörung der Wohnung, des Hausrathes, der Bücher, der Kunstwerke u. s. w. — eine tiefe Störung ihres ganzen Daseins bedeutet.

Eine „ständische" Versicherungsanstalt gegen Feuerschaden könnte daher einen ähnlichen Vortheil für die Versicherten bringen wie die ständische Lebensversicherung eines Beamtenvereines. Es wäre eine eigenthümliche Art von ausgleichender Wirksamkeit einer „gemeinwirthschaftlichen" Versicherungsanstalt, welche darauf ausginge, solche „historisch gewordenen" Umstände der versicherten Objekte — Umstände, die in der That tief im Volksbewußtsein wurzeln — als gegebene anzusehen, für welche eine Verantwortlichkeit der Versicherten, in Gestalt von entsprechenden Risikoprämien, abzulehnen wäre.

Wenn, wie wir oben gesehen haben, die Versicherung darauf beruht, ökonomische Fürsorge für die Unfälle zu treffen, die technisch nicht haben abgewendet werden können, so wird — bei der Dehnsamkeit der technischen Vorkehrungsmaaßregeln gegen Unfälle — deren Wirksamkeit desto mehr gesteigert werden, je mehr es der durch Unfälle bedrohten Persönlichkeit zum Bewußtsein kommt, daß diese Vorkehrungsmaaßregeln sich vortheilhaft erweisen in der Verminderung der Opfer, welche für die ökonomische Fürsorge nothwendig sind. Die erhöhte Versicherungsprämie ist ein Sporn — so weit ein Sporn unter den Umständen überhaupt wirken kann — das technisch Beste zu leisten. Sie wirkt wie der erhöhte Lohn für die größere Anstrengung oder Qualität der Arbeit, wie der größere Gewinn für die Intelligenz der Leitung, für die Anwendung der besten Methoden der Produktion.

Allerdings wird solch ein Sporn nur in dem Grade wirksam sein, als die wirthschaftliche Entwicklung andere, hemmende Elemente zurückgedrängt hat. Im großen Geschäftsleben mehr als im kleinen, in vorangeschrittenen Volkswirthschaften mehr als in zurückgebliebenen. Im Schiffsbau wird eine zur äußersten Schärfe getriebene Klassificirung der Schiffe hinsichtlich ihrer Seetüchtigkeit und ihrer Risikoprämien die Richtung auf beste Qualität entschiedener und schneller fördern, als im Gebiete des

Häuserbaues auf dem Lande — oder der Volksvorstellungen von dem Verhältniß zur Feuerversicherungsanstalt — eine verschärfte Differenzirung der Prämien. Gerecht und zweckmäßig ist sie in beiden Fällen.

§ 473. Die wichtigste Seite der Versicherungsanstalten bleibt immer ihre unbedingte Zahlungsfähigkeit.

Die hiefür erforderlichen rechnerischen Grundlagen, die Ansammlung von Reserven, der Rückgriff auf die Haftung der Versicherten im Falle von Gegenseitigkeitsanstalten, die etwaige Heranziehung des Umlageverfahrens sind so verwickelte Angelegenheiten, daß die große Mehrzahl der Versicherten, auch bei vollendeter Oeffentlichkeit der Geschäftsführung durch periodische Publikationen, niemals im Stande ist, einen zureichenden Einblick zu gewinnen.

Wo es sich um die unteren Schichten der Bevölkerung handelt, da ist diese Rücksicht der Sicherheit die bedeutendste, welche zu Gunsten öffentlicher Organisationen spricht. Eine Institution wie das Arbeiterversicherungswesen des Deutschen Reiches, ist — neben anderen wichtigen Gründen — namentlich aus diesem Grunde auf öffentliche Anstalten angewiesen.

Der entgegengesetzte Fall, die Zulänglichkeit der allgemeinen Grundsätze des großen Geschäftsverkehrs, zufolge deren jedem Einzelnen zugemuthet wird, daß er durch eigene Aufmerksamkeit und Sachkenntniß sein Interesse hinreichend zu wahren weiß — dieser Fall tritt in solchen Gebieten der Versicherung ein, in denen das Vorhandensein dieser Voraussetzungen erwiesen ist. Die Seeversicherung für Schiff und Ladung, die Transportversicherung des Handelsverkehrs überhaupt, die Feuerversicherung für die Waarenvorräthe des großen und kleinen Handels, manche speciellere Versicherungszweige, die sich an dieselben Kreise der Bevölkerung wenden (Fensterglasversicherung u. dgl.) — für sie trifft das Vorhandensein jener Voraussetzungen zu.

Wo das nicht so ist, für die große Masse der Feuerversicherung, für einen erheblichen Theil der Lebensversicherung, für Hagelversicherung, Viehversicherung — kurzum für alle Arten der Versicherung, die sich an die Schichten wenden, welchen jene Zumuthung geschäftskundiger Einsicht und Vorsicht füglich nicht gemacht werden kann, da muß eine öffentliche Kontrolle aller privaten Versicherungsanstalten dasjenige ersetzen, was die Versicherten für sich selber zu leisten nicht im Stande sind.

Die „Oeffentlichkeit" ist für diese Kreise meistens ein leeres Wort. Sie sind nicht fähig, haben keine Zeit oder keine Neigung sich ein selb-

ständiges Urtheil zu bilden über das, was zu ihrer Kenntnißnahme veröffentlicht wird. Dagegen tritt ihnen eine überlegene Technik des großen Geschäftstreibens gegenüber, unterstützt von den Mitteln moderner Reklame, die öfters — wie auch auf anderen Gebieten der heutigen Volkswirthschaft — am zudringlichsten anpreist, was am wenigsten der Anpreisung würdig ist.

Hier muß, zum Schutze der Schutzbedürftigsten, die „Oeffentlichkeit" zu ihren Konsequenzen geführt werden. Die Kontrolle der Angaben über den Zustand der Versicherungsgesellschaften muß im Namen der Versicherten von Staatsbehörden geführt werden, welche durch ihre Zusammensetzung diejenige technische Fähigkeit zur Prüfung besitzen, welche weite Kreise der Bevölkerung nicht besitzen.

§ 474. Es ist besonders lehrreich, daß nach schlimmen Erfahrungen in den Vereinigten Staaten von Amerika die einzelnen Staaten sich entschlossen haben, in dieser Richtung vorzugehen, *Versicherungsämter* zur Kontrolle des privaten Versicherungsverkehrs einzurichten.

In verwandtem Geiste hat die *Schweizerische* Eidgenossenschaft (auf Grund ihrer Bundesverfassung vom 29. Mai 1874, Art. 34, nach welchem der Geschäftsbetrieb von Auswanderungsagenturen und von Privatunternehmungen im Gebiete des Versicherungswesens der Aufsicht und Gesetzgebung des Bundes unterliegt) am 25. Juni 1885 ein Bundesgesetz betreffend die Beaufsichtigung von Privatunternehmungen im Gebiete des Versicherungswesens erlassen*).

Hienach haben die privaten Versicherungsunternehmungen, um in der Schweiz Geschäfte betreiben zu können, folgende Erfordernisse zu erfüllen:

1. Es sind dem Bundesrathe diejenigen öffentlich ausgegebenen Dokumente einzureichen, aus welchen die Grundbestimmungen und die allgemeinen Versicherungsbedingungen entnommen werden können, außerdem Statuten, Prospekte, Tarife, Rechenschaftsberichte, Jahresrechnungen u. s. f. Es soll insbesondere genau angegeben werden, wie groß die Anzahl und das Kapital der gezeichneten Aktien, wie viel davon eingezahlt ist, und welche Vorschriften bezüglich der weiteren Haftbarkeit der Aktionäre bestehen; bei Gegenseitigkeitsgesellschaften: ob ein Gründungsfonds besteht, ob die Versicherten für den Gesammtschaden haften.

*) Vgl. Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Achter Band. Neue Folge. Bern 1886.

2. Ferner sind dem Bundesrathe mitzutheilen:

a) von den Lebensversicherungsgesellschaften: die Mortalitätstafel, der Zinsfuß und die Nettoprämien, unter Angabe der Zuschläge oder der sonstigen Deckung der Verwaltungskosten; die Grundlagen und die Methode der Reserverechnung, sowie die Methode für die Prämienüberträge;

b) von den Unfallversicherungsgesellschaften: Umfang und Art der Haftung (Kapital, Renten), Methode der Reserveberechnung u. s. w.;

c) von Feuer-, Hagel-, Transport- und anderen Versicherungsgesellschaften gegen Sachbeschädigung: die Grundsätze für Berechnung der Reserve für die am Jahresschlusse noch nicht erledigten Schäden u. s. w.

Ausländische Unternehmungen haben außerdem nachzuweisen, daß sie an ihrem Gesellschaftssitze Rechte erwerben können, und ein Hauptdomizil sowie einen Generalbevollmächtigten in der Schweiz zu bezeichnen. Sie haben in jedem Kanton, in dem sie Geschäfte betreiben, ein Rechtsdomizil anzumelden.

3. Die Privatversicherungsunternehmungen haben dem Bundesrathe eine von diesem festzusetzende Kaution zu leisten.

Auf Grund der vorgelegten Nachweise u. s. w. entscheidet der Bundesrath über die Zulassung zum Geschäftsbetrieb.

Jede zugelassene Unternehmung hat jährlich den Rechenschaftsbericht einzureichen, der enthält: den Versicherungsbestand, Zuwachs, Austritte, Schadensfälle, Verhältniß derselben zu den Wahrscheinlichkeitserwartungen (bei der Lebensversicherung), Rückversicherung (genommene und gegebene). Ferner die Jahresrechnung mit deutlicher Darlegung der Aktiven, der Organisationskosten, der Ausstände. Auf Verlangen ist Einsicht in die Bücher zu nehmen.

Wenn der Stand einer Unternehmung nicht mehr die nothwendige Garantie für die Versicherten bietet und nicht innerhalb vorgeschriebener Frist die vom Bundesrathe verlangten Abänderungen vorgenommen werden, so hat der Bundesrath ihr die Bewilligung zum Abschluß weiterer Geschäfte zu entziehen. Die Rückgabe der Kaution erfolgt nur, wenn keine Einsprachen vorliegen.

Außerdem darf der Bundesrath Ordnungsbußen bis auf 1000 Franken für Zuwiderhandlung gegen Verordnungen verhängen.

Der Bundesrath veröffentlicht jährlich über den Stand der seiner Aufsicht unterstellten Versicherungsunternehmungen einen eingehenden Bericht. Zur Deckung der Verwaltungskosten haben die Versicherungs-

gesellschaften eine Quote der jährlich in der Schweiz vereinnahmten Prämien (nicht über eins vom Tausend) zu entrichten.

Dieses die Bestimmungen des schweizerischen Gesetzes. Es wird die Aufgabe der deutschen Reichsgesetzgebung sein, etwas Aehnliches noch zu schaffen.

---

§ 474a. Zu dem hiemit zum Schlusse gelangenden Buche über das „Versicherungswesen" ist — mehr noch als es sonst in gegenwärtigem Werke der Fall ist — ein Abriß der leitenden Gedanken des Versicherungswesens versucht und auf die meisten Einzelheiten, zumal statistischer und technischer Art, verzichtet worden.

Dieses hat seinen Grund theils in der Aussicht, an anderer Stelle das dieses Mal Unterlassene zu ergänzen, theils in dem Bedürfniß, den vorliegenden Band nicht über Gebühr anschwellen zu lassen, namentlich aber in der Erkenntniß, daß die Einzelheiten in den verschiedenen Zweigen der Versicherung immer wieder die gleichen Principienfragen wiederholen, die allein von wissenschaftlichem Interesse sind, und daß die empirischen Materialien — so etwa für die Streitfragen zwischen den verschiedenen Organisationsformen der Versicherung — noch nicht zu hinreichender Vollständigkeit gediehen sind, um beweiskräftige Schlüsse daraus ziehen zu lassen.

Dasjenige Gebiet des Versicherungswesens, welches nach dem Stande der heutigen Gesetzgebung und der wissenschaftlichen Kontroversen, zumal in Deutschland, vor allen Dingen eine eingehende Erörterung fordert, ist das Arbeiterversicherungswesen. Hier kommt es darauf an, die großen Fragen der gesammten Versicherung, und noch andere, welche darüber hinausgehen, zu erörtern: das Verhältniß des Staates zur Versicherung, die Organisation der Versicherung, die Betheiligung der staatlichen Organe, der korporativen Organe, der privaten Selbsthülfe in ihrer ausschließlichen oder ihrer einander ergänzenden Thätigkeit zu betrachten, Zwang und Freiwilligkeit der Versicherung überhaupt und in den einzelnen Gruppen zu prüfen, das Verhältniß der Beiträge aus öffentlichen und privaten Quellen, aus den Mitteln der Versicherten selber oder aus den Mitteln anderer Interessenten zu untersuchen, die socialpolitische Auffassung der Versicherung und deren Tragweite, zuletzt die ganze Mission der Versicherung für die sociale Reform zu betrachten.

Alles dieses unter vergleichender Würdigung der Gesetzgebung und der thatsächlichen Leistungen der verschiedenen Staaten, der statistischen Ergebnisse der bisherigen Versuche, unter dem Gesichtspunkte der Entwicklungsfähigkeit der bestehenden Kategorien der Arbeiterversicherung auf neue, noch nicht praktisch erprobte (Krisenversicherung, Arbeitslosenversicherung u. dgl. m.).

Indessen gerade eine solche Aufgabe verlangt eine andere und bequemere Stelle im „System der Nationalökonomie" als eine „Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens" ihr gewähren kann. Sie muß daher für eine Behandlung an solcher anderen Stelle auch unsererseits vorbehalten werden.

Viertes Buch.

Das Verkehrswesen.

Erstes Kapitel.

Die Entwicklung der Verkehrsmittel.

Literatur. Viktor Hehn, Kulturpflanzen und Hausthiere in ihrem Uebergang aus Asien nach Griechenland und Italien sowie in das übrige Europa. Historisch-linguistische Skizzen. 2. Auflage. Berlin 1874. O. Schrader, Linguistisch-historische Forschungen zur Handelsgeschichte und Waarenkunde. Erster Theil. Jena 1886. Oskar Peschel, Völkerkunde. 2. Auflage. Leipzig 1875. Friedrich Ratzel, Völkerkunde. Zweite, gänzlich neubearbeitete Auflage. Leipzig und Wien 1894/95. August Böckh, Die Staatshaushaltung der Athener. 2. Ausgabe. Berlin 1851. B. Büchsenschütz, Besitz und Erwerb im griechischen Alterthum. Halle 1869. Ernst Curtius, Zur Geschichte des Wegebaues bei den Griechen. Abhandlungen der Berliner Akademie der Wissenschaften. 1854. Theodor Mommsen, Römische Geschichte. 6. Auflage. Berlin 1874/75. Joachim Marquardt, Römische Staatsverwaltung. Leipzig 1873—1876 (Handbuch der römischen Staatsalterthümer von Joachim Marquardt und Theodor Mommsen). Ludwig Friedländer, Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms in der Zeit von August bis zum Ausgang der Antonine. Zweiter Theil. 3. Auflage. Leipzig 1874. Bergier, Histoire des grands chemins de l'empire romain. Bruxelles 1736. Heinrich Stephan, Das Verkehrsleben im Alterthum. Raumer's Historisches Taschenbuch. 1868. Derselbe, Das Verkehrsleben im Mittelalter. Raumer's Historisches Taschenbuch. 1869. Hartmann, Entwicklungsgeschichte der Posten. 1868. E. E. Hudemann, Geschichte des römischen Postwesens. 1866. Luc. Maury, Les postes romaines. Paris 1890. A. Peez, Die Reisen Karls des Großen. Schmoller's Jahrbuch für Volkswirthschaft im Deutschen Reich. 1891. Vignon, Etudes historiques sur les voies publiques en France. Paris 1862—1880. Beckmann, Beiträge zur Geschichte der Erfindungen. 1786—1805. Ernst Engel, Das Zeitalter des Dampfes. Berlin 1880. Foville, La transformation des moyens de transport. Paris 1886. W. Götz, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. Stuttgart 1888. Heinrich Stephan, Geschichte der preußischen Post. Berlin 1859. Beredarius, Das Buch von der Weltpost. Berlin 1885. Archiv für Post und Telegraphie. Berlin 1876—1897. Karl Karmarsch, Geschichte der Technologie

seit der Mitte des 18. Jahrhunderts (Geschichte der Wissenschaften in Deutschland. Bd. XI). München 1872. John Francis, A history of the English Railway. 1824—1845. London 1847. G. Cohn, Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik. Bd. I: Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in England. Leipzig 1874. L. Berger, Der alte Harkort, ein westfälisches Lebens- und Zeitbild. Leipzig 1890. Rudolf Hagen, Die erste deutsche Eisenbahn mit Dampfbetrieb zwischen Nürnberg und Fürth, Gedenkschrift zu deren 50jährigem Jubiläum, 7. December 1885. Nürnberg 1886. Alfred von der Leyen, Die Entstehung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Archiv für Eisenbahnwesen. 1880. Derselbe, Die nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirthschaftlichen und politischen Beziehungen. Gesammelte Aufsätze. Leipzig 1885. Charles Francis Adams, Railroads, their origin and problems. New York 1878. Arthur T. Hadley, Railroad transportation, its history and its laws. New York and London 1885 (in das Französische übersetzt von Arthur Raffalovich). Archiv für Eisenbahnwesen, herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin 1878—1897. Berlin und seine Eisenbahnen, 1846 bis 1896, herausgegeben im Auftrage des kgl. preuß. Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. 1896. Werner von Siemens, Lebenserinnerungen. Berlin 1892. Handwörterbuch der Staatswissenschaften: Die Artikel über Eisenbahnen, Post, Telegraph. Viktor Röll, Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens. 7 Bände. Wien 1890—1895.

I. Die Anfänge des Verkehrswesens.

§ 475. Die Entfernung der in Verkehr tretenden Wirthschaften verlangt Verbindungsglieder: objektive Verbindungsglieder in den Verkehrsmitteln, subjektive Verbindungsglieder in dem Handel (vgl. oben § 2).

Daraus folgt, daß eine Entfernung der in Verkehr tretenden Wirthschaften nur insoweit möglich ist, als sie durch Verkehrsmittel und Handel überwunden wird.

Wovon aber hängt dieses ab?

Die Bedeutung der natürlichen Bedingungen, welche als Verkehrsmittel dienen, ist oft betont worden — Meeresküsten, Inseln, Ströme. Indessen ist es unsicher, wie lange diese natürlichen Elemente der kundigen Hand gewartet haben, die aus ihnen Werkzeuge des Verkehrs machte, ob diejenigen Völker, die in der Dämmerung der Geschichte solche kundige Hand gezeigt, nicht erst gekommen sind, ihr Schicksal zu suchen, nachdem andere Völker an dieser Stelle die Gunst der natürlichen Umstände nicht zu benutzen verstanden haben. Und sicher ist es, daß alle natürlichen Gaben dem Verkehr als Werkzeuge erst in dem Maaße gedient haben, als die menschliche Hand und zumal der menschliche Geist sie sich zu unterwerfen gewußt haben.

Um welche natürlichen Gaben handelt es sich hier? Die erste ist der Weg zu Lande oder zu Wasser, auf welchem Menschen zu einander kommen. Die zweite ist die Fortbewegung, die dem Menschen durch Organe seines Körpers mitgegeben ist. Die dritte sind die Hülfsmittel, deren er sich zur Erleichterung der Fortbewegung bedient und die er in manchen Arten des Thierreiches findet.

Die Entwicklung dieser natürlichen Elemente beruht auf der Verbesserung der natürlichen Wege, auf der Herstellung von Fahrzeugen, auf der Einstellung der Kräfte, welche zur Fortbewegung der Fahrzeuge dienen.

Der Fortschritt dieser Entwicklung, wie wir ihn heute überblicken, zeigt sich in der Herrschaft der angewendeten Naturwissenschaft (der Technik) über die natürlichen Gaben, derart, daß Landstraßen und Wasserstraßen theils überhaupt das Werk des Erfindungsgeistes sind, theils durch Fahrzeuge genutzt werden, die in ihrer Zusammensetzung und den sie treibenden Kräften ein Resultat des Erfindungsgeistes darstellen.

Die Verkehrsmittel überwinden die räumlichen Entfernungen, um Menschen zu einander zu bringen, um Güter zu befördern oder um Nachrichten mitzutheilen.

Wir unterscheiden Verkehrsmittel von Verkehrsanstalten in dem Sinne, daß von „Anstalten" die Rede ist, wo für einen Kreis des Verkehres ein gemeinsames Werkzeug geschaffen ist; wogegen es mancherlei Verkehrsmittel giebt, die sich dem Individuum ungetheilt anfügen, wie das Reitpferd, das Fahrrad — gleichsam nur eine Bewaffnung des einzelnen Menschen mit verbesserten Fortbewegungsmitteln.

§ 476. Die Anfänge des Verkehrswesens zeigt uns, wie überhaupt die Anfänge der Wirthschaft, am anschaulichsten der gegenwärtige Zustand der sogenannten Naturvölker.

Eine Beschreibung aus dem heutigen Ostafrika, die nur wenige Jahre alt ist, sagt uns das Folgende.

Wege giebt es nach unseren Begriffen in Afrika überhaupt nicht. Wenn man hier von einem Wege spricht, so versteht man darunter einen schmalen, sich stets hin und her windenden Fußpfad, der sich bald durch öde Steppen zieht, bald durch Sümpfe, in denen man bis an den Leib im Wasser watet, bald durch Urwald, wo weder Sonne noch Mond hineinscheint. Der Marsch ist außerordentlich beschwerlich, besonders für lasttragende Menschen und lasttragendes Vieh. Häufig liegen große Stämme quer über den Weg; vielfach verletzt man sich an den großen

Dornen und Kakteen. Kommt man an einen Fluß, da gilt es durchzuschwimmen; aber mit Lebensgefahr — denn es sind Krokodile, auch Haifische darin. Andere Wege ziehen sich durch ausgetrocknete Seengebiete, die zur Regenzeit voll Wasser, in der trockenen Zeit unten schlammig, morastig, oben mit scharf schneidendem Schilf bewachsen sind, 10–12 Fuß hoch, so daß auch der Reiter darin verschwindet. In diesem Schilfdickicht hausen obenein unzählige Insekten*).

Transportmittel sind hier nur die Köpfe der Neger. Jeder Träger bekommt eine Last bis zu 60 Pfund, die er auf dem Kopfe trägt. Ein flüchtiges Pferd hat den Weg, zu dem die Karawane einen vollen Tag gebraucht, in 5/4 Stunden zurückgelegt.

Die Kostbarkeit dieser Transportweise wird an einem Beispiele klar, in dem die Versuche zur Einführung der neuesten Verkehrstechnik mit der ältesten auf einander stoßen.

Der Kostenanschlag für einen Dampfer, der den Verkehr auf dem Viktoria-Nyanza besorgen soll, ist dieser:

Baukosten in Hamburg	77000 Mark,
Transport auf einem Postdampfer von Hamburg bis Saadani (einschließlich des Personals)	16000 „
	93000 Mark,
Trägerkosten von Saadani bis zum Viktoria-Nyanza	180000 Mark.

Diese Kosten setzen sich also zusammen: Das Gewicht des Dampfers beträgt 100000 kg. Auf den Träger 30 kg gerechnet, ergiebt ein Bedürfniß von 3400 Trägern für 120 Tage zu 40 Pfennigen. Hiezu kommen die Kosten der Reservemannschaften u. dgl. m.

Im Einzelnen braucht man nicht bis Afrika und zu den Naturvölkern zu gehen, um analoge Erscheinungen zu beobachten. Die Wegeverhältnisse in Deutschland waren zu Anfang des 19. Jahrhunderts noch völlig primitive. Im Münsterlande**), dem 1803 durch Preußen annektirten ehemaligen Bisthum, waren 1805 noch die Wege

*) Vgl. Friedrich Ratzel, Völkerkunde (2. Aufl. 1895). Bd. II. 63: „Künstliche Wege, eines der ersten Zeichen von Fortschritt bei einem Volke, sind mit wenigen schwachen Ausnahmen (Uganda) im Afrika der Neger nicht zu finden. Die begangensten Wege sind Ziegenpfade, eine oder zwei Spannen breit; in der Reisezeit durch Menschen und Thiere ausgetreten, ‚sterben sie aus' in der Regenzeit und werden überwachsen . . . Die schwierigsten Wege führen durch hohes hartes Gras, in den Gebirgen durch die Betten der Giesbäche . . . Die Flüsse werden womöglich durchfurtet."

**) Der alte Harkort. Ein westfälisches Lebens- und Zeitbild. Von L. Berger (Witten). Leipzig 1890, S. 62 ff.

so schlecht, daß der neuernannte Kammerpräsident von Vincke bei der feierlichen Eröffnung des letzten Cleve-Märkischen Landtages vorzog, die 4½ Meilen lange Strecke von Münster nach Hamm ganz zu Fuß zurückzulegen, statt sich einem Wagen und mit diesem dem wahrhaft entsetzlichen Wege anzuvertrauen. Münster und Hamm waren die Hauptstädte ansehnlicher Landestheile, Sitze der obersten Civil- und Militärbehörden. In fast noch elenderem Zustande befanden sich die Straßen — oder das, was man so nannte — im Bisthum Paderborn und in anderen vormals geistlichen Besitzungen.

Oder was Mackenzie Wallace von den Wegezuständen des heutigen Rußland erzählt*).

§ 477. Eine große Hülfe des Verkehrs ist auf so niedriger Stufe das **Reitthier und Lastthier.**

Von dem breiten Rücken des asiatischen Welttheiles**) stieg das Pferd nach allen Seiten bis in das Hochgebirge des nördlichen Indien hinauf und in die Flußthäler Turkestans hinab. Dort ist das Pferd des Turkmenen noch jetzt von ungemeiner Kraft, Ausdauer und Klugheit; mit geringem Mundvorrath macht der Turkmene Ritte von 100 Kilometer, ohne zu rasten, überfällt und plündert und verschwindet. Oft übernachtet der Reiter schlafend auf seinem Thiere, mitten in der Wüste, ohne diesem einen Tropfen Wasser bieten zu können. Auch liebt er sein Roß mehr als Weib und Kind.

Doch das Pferd war den ältesten Völkern als das flüchtige, geschwinde bekannt. Wo es auf Kraft, auf starken Nacken ankam, brauchte man den Ochsen. Daneben das Maulthier.

Die Skythen, ein Reitervolk, fahren auf ochsenbespanntem Wagen (bei Herodot und Hippokrates), und ebenso bewegen sich die Kriegs- und Wanderungszüge der übrigen europäischen Völker zu der Zeit, da sie uns zuerst historisch zu Gesicht kommen, während das Pferd bei Homer meist nur zum Kriege, zumal vor dem Kampfwagen erscheint. Das griechische Sprüchwort („Verkehrte Welt!") lautet: „Der Wagen zieht den Ochsen" (ἡ ἅμαξα τὸν βοῦν). So fahren auch die merovingischen Könige auf ochsenbespanntem Wagen in die Volksversammlung***).

In merkwürdiger Uebereinstimmung ist im heutigen Afrika der

*) Russia (Tauchnitz Edition. Leipzig 1878), vol. I, p. 30.

**) V. Hehn, Kulturpflanzen und Hausthiere. 2. Aufl., S. 21 ff., 39 ff. O. Schrader, Forschungen, S. 17 ff.

***) Jakob Grimm, Deutsche Rechtsalterthümer, 262 f.

Ochsenwagen, wie er zuerst in Südafrika in Gebrauch gekommen, der Uebergang von der rohesten, mühseligsten, unmenschlichsten und kostbarsten Beförderungsart zu erleichterten Verkehrsmitteln. Von der Kapstadt ausgehend hat der Ochsenwagen ganz Südafrika bis an den Zambesi und bis nach dem portugiesischen Angola hinein erobert. Er ist ein Gefährt, welches Lasten bis zu 80 Centnern befördert, welches keinen Weg braucht, Flüsse durchschneidet und Gebirge überwindet und dessen Ochsen es vermögen, bis zu 6 Tagen mit nur sehr spärlichem Futter zu arbeiten. In dem südwestafrikanischen Schutzgebiet des Deutschen Reiches ist der Ochsenwagen das einzige Verkehrsmittel für Lasten und bewährt sich bei Ueberschreitung der wüsten Küstenstrecken hinter der Walfischbai und Angra Pequeña, wo 2—6 Tage ohne Wasser und Futter zurückzulegen sind.

§ 478. Zu den ersten Anfängen eines bereiteten Weges für den Wagenverkehr gehört die Wagenspur. Spurwege sind die ältesten Wege, wie sie die neuesten sind, freilich aus verschiedenen Gründen, die dennoch etwas Gemeinsames haben.

Die Methode, welche die Griechen bei der Anlegung ihrer Straßen anwendeten, war aus grauer Vorzeit überkommen. Sie pflegten nicht den ganzen Straßendamm zu planiren und fahrbar zu machen, sondern sie begnügten sich damit, ausschließlich Geleise für die Wagenräder anzulegen, deren Spuren noch heute durch ganz Griechenland sichtbar sind. Ein wichtiger Bestandtheil dieser Spurwege sind die Ausweichestellen (ἐκτροπαί)*).

Vom heutigen Rußland erzählt Mackenzie Wallace: Die Landstraßen sind gerade so, wie sie vor vielen Jahrhunderten waren. Die einzige wahrnehmbare Veränderung, welche im Laufe von Menschenaltern Platz greift, ist die, daß die Fahrspuren ihre Lage verschieben. Wenn diese nämlich so tief geworden sind, daß vierspännige Wagen darin versinken, dann wird es nöthig, ein Paar neue Spuren zur Rechten und zur Linken der alten Spuren anzufangen. Da nun der Weg sehr breit ist, so ist es nicht schwer, für diese Operation Raum zu finden. „Wie die alten Spuren wieder aufgefüllt werden, kann ich nicht erklären," sagt der englische Beobachter; „ich habe niemals und nirgendwo im ganzen Lande ein menschliches Wesen bei einer Wegausbesserung thätig

*) Ernst Curtius, Zur Geschichte des Wegebaues bei den Griechen. Berlin 1855, S. 5 ff. O. Schrader, Linguistisch-historische Forschungen, S. 15 ff.

gesehen; ich muß also annehmen, daß die Wohlthäterin Natur diese Aufgabe ohne menschlichen Beistand auf irgend eine Weise erfüllt."

Ebenso sind die natürlichen Unterbrechungen des Landweges, welche durch Flüsse entstehen, lange nur durch Aufsuchen der seichten Stellen — „Furten" — passirbar. Die Wege des Handels werden in alten Zeiten durch Furten bestimmt, die man durchwaten muß. Dem entspricht es, daß der alte Name für Furt und Brücke in mehreren Sprachen zusammenfällt. Die Helvetier sind erstaunt, als sie die Römer auf einer gezimmerten Brücke an einem Tage über den Fluß gehen sehen (Caesar de bello Gall. I, 13).

Und abermals zeigen die Wegezustände des heutigen Rußland, daß der Fuhrmann die Furt im Flusse, sofern sie irgend erreichbar ist, vorzieht der etwa vorhandenen Brücke, die zu überschreiten der Volksmund „die Vorsehung versuchen" heißt.

§ 479. Sofern die natürlichen Gewässer selber als Wege des Verkehrs zu dienen berufen sind, ist es bemerkenswerth, daß sie — dem Urwalde gleich, durch den der Naturmensch den Weg noch nicht zu schlagen versteht — lange ein Hinderniß des Verkehrs bleiben, wie selbst für die höchste Kultur der antiken Welt das Weltmeer eine unüberwindliche Schranke geblieben ist.

Breite und tiefe Flüsse sind in den Anfängen der Gesellschaft*) so sehr ein Hinderniß, daß noch zu Cäsar's Zeiten der Rhein die Deutschen von den Kelten scheidet. Dem Jäger, der in dem Rindenkahne sich bewegt, sind nur kleine und stille Flußläufe willkommen. Daher kommt es, daß die Nähe des Mississippi sich gar nicht, und die des Amazonas nur durch sehr geringe Fortschritte in der Gesittung der wilden Stämme verkündigt.

Das Gleiche gilt von der Kette großer Binnenseen in Nordamerika; denn die Jägerstämme, welche ihre Ufer bewohnten, standen durchaus nicht höher als die übrigen. Nautische Geschicklichkeit dürfen wir nicht auf Binnengewässern suchen. Auf keinem der innerafrikanischen Seen, die so sehr zur Schiffahrt einladen, hat man Segelschiffe gesehen, bevor Araber und Europäer sie dahin gebracht haben**). Nicht einmal das Kaspische Meer hat anregend auf die Ausbildung der Uferbewohner zur Schiffahrt gewirkt. Seit Jahrtausenden haben die rohesten Fahr-

*) Oskar Peschel, Völkerkunde. 2. Aufl., S. 204 ff.

**) Vgl. Friedrich Ratzel, Völkerkunde. 2. Bd. (2. Aufl. 1895), S. 61.

zeuge, deren sich die Nachbarn der Alpenseen bedienen, allen Fortschritten getrotzt, bis etwa die Engländer sie in die Schule genommen haben.

Nicht an Flüssen und noch weniger an Binnenseen, sondern nur an den Küsten beginnt die Schiffahrt und deren Entwicklung zum Völkerverkehr. Die Nähe dankbarer überseeischer, aber den Anfängen erreichbarer Ziele reizt am stärksten zu den ersten Versuchen, die Küste zu verlassen. Den Phönikern winkte als leicht erreichbarer Gegenstand die Kupferinsel (Cypern), den Arabern (an der Südküste Arabiens) das nahe gelegene Afrika.

Jedoch keine Schule erzieht bessere Seeleute als eine verwitterte Steilküste und ein so rauhes, aber auch ergiebiges Meer wie die Nordsee. Fand doch schon zu Plinius' Zeiten (hist. nat. IV, 30) eine Schiffahrt zwischen Norwegen und den Shetlandsinseln statt, wozu eine längere Ueberfahrt nöthig war als von irgend einer Mittelmeerinsel bis zur nächsten Uferstelle. Freilich muß zu der Erziehung Anlage vorhanden sein. Unter gleichen Naturbedingungen, wie denen von Norwegen, sind die Patagonier doch so wenig mit dem Wasserleben vertraut, daß sie nicht das armseligste Floß besitzen, um auch nur über einen Fluß zu setzen.

II. Die Verkehrsmittel der Griechen und Römer.

§ 480. In den Homerischen Gedichten*) findet sich eine reiche Terminologie der Schiffahrt, welche ganz aus dem Quell der griechischen Sprache geschöpft ist und keinerlei Einfluß desjenigen Volkes verräth, welches auf Handel und Kultur der Griechen so stark eingewirkt hat, der Phöniker. Es scheint danach, daß die Griechen schon vor der Berührung mit diesen auf der See zu Hause waren, und daß die Ausbildung der Schiffahrt nicht erst auf die Zwecke des Handels gewartet hat.

Die Homerische Nautik weist alle wesentlichen Bestandtheile des Schiffes und seiner Ausrüstung auf, welche die antike Schiffahrt überhaupt entwickelt hat, mit der einzigen Ausnahme des Ankers.

Die Schiffahrtskunst erscheint bereits auf einer ziemlichen Stufe der Entwicklung. Die bei Homer übliche Weise, auf der Fahrt den Küsten zu folgen, wird noch in späteren Zeiten durchgängig beibehalten. Bei

*) Schrader, Forschungen, 43 ff. Büchsenschütz, Besitz und Erwerb im griechischen Alterthum, 421 ff.

den mangelhaften Hülfsmitteln für die Orientirung blieb eine Fahrt auf dem freien Meere sehr bedenklich. Die Fahrten beschränken sich auch so auf die Sommermonate vom April bis September, und hier wiederum sind es die nördlichen und nordwestlichen Passatwinde, welche den Fahrten in nördlicher Richtung Schwierigkeiten bereiten, in entgegengesetzter Richtung günstig sind.

Im Gegensatze zu den Kriegsschiffen, den „langen Schiffen", werden die Kauffahrteischiffe runde Fahrzeuge genannt, weil sie des größeren Rauminhalts wegen kürzer, breiter, bauchiger gebaut sind. Lukian beschreibt einen Kauffahrer, dessen Länge gegen 60 m, dessen Breite und Tiefe 15 m war. Bei Demosthenes wird ein Schiff erwähnt, welches neben einer Waarenladung noch 300 Menschen an Bord hatte.

§ 481. Die Landstraßen Griechenlands scheinen durch den Gottesdienst ins Leben gerufen zu sein*). Aber wie die Tempelfeste zu Jahrmärkten wurden, so dienten die Tempelstraßen als die bequemsten und sichersten zur Verbindung der Städte und Landschaften und wurden die Vorbilder der übrigen Kunststraßen. Die „heiligen Wege" hatten nicht nur die Aufgabe, den Besuchern der Tempelfeste einen bequemen Pfad zu bereiten, sondern auch für die Wagen Bahn zu machen, welche die heiligen Gegenstände den Göttern zuführten. Je mehr dann durch Kolonisation und Wanderung der Stämme die inneren Kultusverbindungen sich im Lande vervielfältigten, desto zahlreicher und ausgedehnter mußten die heiligen Straßen werden.

Ernst Curtius hat, wie vor ihm Mure, die steinernen Geleise des alten Griechenland durch eigenen Augenschein beobachtet, auch eine durchgehende Spurweite (von 5 Fuß 4 Zoll) auf der Halbinsel und in Mittel-Griechenland bemerkt. Geleise aber waren jene ersten Kunststraßen der Griechen und blieben es bis zuletzt. Ueber den Spurweg scheinen sie nicht hinausgekommen zu sein.

Bei Homer finden wir nicht nur eine Bahn, auf welcher Holz aus dem Gebirge vermittelst Wagen nach der Stadt gebracht wird; die Ilias redet sogar von einer volktragenden Straße (λαοφόρος ὁδός) und die Odyssee läßt Telemach eine Reise quer durch den Peloponnes von Pylos nach Sparta zu Wagen machen. Herodot erzählt von der Gerichtsbarkeit der spartanischen Könige über die öffentlichen Wege (δημοσίων ὁδῶν

*) Ernst Curtius, Zur Geschichte des Wegebaues bei den Griechen. Vgl. Mure, Journal of a tour in Greece. vol. II, 251.

πέρη. Bei Hesiod erscheint der Waarentransport auf dem Wagen als etwas ganz Gewöhnliches. Eine schon früh regelmäßig besuchte Handelsstraße ist der Weg, der aus dem Hafen Kyllene in Elis nach Arkadien führte.

Der Landbeförderung der Waaren diente meist das Saumthier oder der vierräderige Wagen, welcher mit Ochsen oder mit Saumthieren bespannt war. Auch bei den Heeren bestanden die Transportmittel für das Gepäck in Wagen und Saumthieren.

Die Reisebeschreibung, welche Pausanias gegen die Mitte des 2. Jahrhunderts nach Christi Geburt von Griechenland geliefert, zeigt ein reiches Straßennetz, welches die einzelnen Landschaften durchschneidet.

§ 482. Auch für die Römer spricht, wie für die Griechen (wenn wir den Zeugnissen der Etymologie mit V. Hehn und O. Schrader*) Glauben schenken wollen), die Vermuthung eines selbständigen Ursprunges ihrer Schiffahrt. Echt lateinisch sind die vier Hauptwinde. Zu den aus der Urzeit übernommenen Wörtern für Schiff und Ruder (navis, remus) sind hinzugekommen die Wörter für Segel, Mast, Schlepptau, Seil, Kiel, Hintertheil. Dazu die Benennungen neuer Gattungen von Fahrzeugen (caudex, trabica, ratis, alveus, horia).

Dieser selbständige Anlauf des römischen Seewesens wird dann dem Einflusse unterworfen, welchen das Griechenthum ausgeübt hat. Alles, was sich auf die römische Flotte bezieht, erscheint allmälig in griechischem Gewande. Dieselbe hellenische Invasion, welche die süditalienischen Stämme erdrückte und ihrer Nationalität beraubte, hat die Völker Mittelitaliens, freilich sehr wider den Willen der Lehrmeister, zur Seefahrt und zur Städtegründung angeleitet**).

Freilich ist die Schiffahrt aller Völker des Mittelmeeres***), wie dies bei der Beschaffenheit der von ihnen befahrenen Gewässer begreiflich ist, verhältnißmäßig lange bei dem Ruder geblieben: die Kriegsfahrzeuge der Phöniker, Hellenen, Römer waren zu allen Zeiten Rudergaleeren, auf welchen das Segel nur als gelegentliche Verstärkung des Ruders verwendet wurde; nur die Handelsschiffe sind in der Epoche der entwickelten antiken Civilisation eigentliche Segler gewesen. Anders die Kelten in Gallien. Sie bedienten sich zwar auf dem Aermelkanal zu

*) Forschungen, 45 ff.

**) Th. Mommsen, Röm. Geschichte. 6. Aufl. Bd. I. 138, 196.

***) Th. Mommsen, Röm. Geschichte. 6. Aufl. Bd. III. 230 f.

Cäsar's Zeit wie noch lange nachher einer Art tragbarer lederner Kähne, die im Wesentlichen gewöhnliche Ruderböte gewesen zu sein scheinen; aber an der Westküste Galliens fuhren die Santonen, die Pictonen, vor allen die Veneter mit großen, freilich plump gebauten Schiffen, die nicht mit Rudern bewegt wurden, sondern mit Ledersegeln und eisernen Ankerketten versehen waren. Sie verwendeten diese nicht nur für ihren Handelsverkehr mit Britannien, sondern auch für das Seegefecht.

§ 483. Die Karthager scheinen gefestigte Wege nur in ihren Städten gekannt zu haben. Aber gepflasterte Heerstraßen aus den Thoren hinaus in das Land hinein haben weder die Karthager noch die Perser, noch die Griechen, noch die Makedonier angelegt*). Die Behauptung der alten Autorität über das Straßenwesen des Römerreiches „ex historiis constat, a nullis aliis praeterquam Romanis stratas fuisse vias extra urbem rusticas" scheint immer noch richtig zu sein**).

Appius Claudius war es***), der in seiner epochemachenden Censur das großartige System öffentlicher Bauten begann, dessen Trümmer noch heute denen, die nie ein Blatt von römischer Geschichte gelesen haben, eine Ahnung geben von der Größe Roms. Diesem Anfange verdankt der römische Staat die erste große Militärchaussee, wie zu gleicher Zeit die römische Stadt die erste Wasserleitung. Claudius' Spuren folgte der römische Senat, indem er um Italien ein großes Netz von Straßen und Festungen schlang. Aus den festgefügten Steinplatten der römischen Straßen, aus den unzerstörbaren Chausseen, aus den breiten klingend harten Ziegelsteinen, wie aus dem ewigen Mörtel der Gebäude redet noch heute die unverwüstliche Solidität, die energische Tüchtigkeit des römischen Wesens.

In der Kaiserzeit gelangte das Verkehrswesen des römischen Reiches zur vollen Entfaltung†).

Die Bedingungen für Leichtigkeit, Sicherheit und Schnelligkeit des Transportes waren in dem größten Theile des römischen Reiches in einem Grade vorhanden, wie sie es vielfach erst wieder seit dem Anfang des 19. Jahrhunderts für Europa gewesen sind.

*) J. G. Kohl, Die geographische Lage der Großstädte Europas (1874), S. 57.

**) Bergier, Gravii Thesaurus Antiqu. Rom. tom. X, p. 115.

***) Th. Mommsen, Röm. Geschichte. Bd. I. 448, 411, 474, 667 f.

†) Ludwig Friedländer, Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms. 2. Theil. 3. Aufl. (1874). Vgl. Stephan, Ueber das Verkehrsleben im Alterthum. Raumer's Taschenbuch. 1868. R. Pöhlmann, Die Uebervölkerung der antiken Großstädte, S. 12 f.

Zunächst war hiebei das Interesse der Staatsverwaltung betheiligt, deren Centralisation eine ununterbrochene Verbindung der Hauptstadt mit allen Theilen des Reiches, sowie aller Theile der Provinzen mit den Residenzen der Statthalter zur Folge und zur Voraussetzung hatte. Beamte, die sich auf ihren Posten begaben oder in außerordentlichen Sendungen begriffen waren, gab es fortwährend auf den Straßen, die aus Schottland bis zum Atlasgebirge, aus den Städten Syriens in die ständigen Lager von Germanien führten. Höhere Beamte erreichten selten die Ziele ihrer Laufbahn, ohne in den verschiedensten Provinzen gedient zu haben. Dazu die Bedeutung des Reichsmittelpunktes für die kleinsten lokalen Angelegenheiten. Um Bürgermeister einer kleinen Stadt auf Kreta zu werden, reiste ein Bewerber von dort nach Rom (wie Epictet berichtet). Gesandtschaften der Städte und der Provinzen waren wohl beständig in Rom anwesend. Gesandte „fast aus der ganzen Welt" warteten auf Audienz und Bescheid.

§ 484. Die Einheit des großen Reichsgebietes (von etwa 100 000 deutschen Quadratmeilen) und die darin herrschende Freizügigkeit erzeugte neben dem amtlichen Verkehr ein beständiges Hin- und Herziehen, Wandern und Reisen. Unternehmungen, Geschäfte, Gewerbe, die in irgend einer Provinz erfolglos geblieben waren, konnten in jeder anderen Provinz aufs neue versucht oder mit lohnenderen Geschäften vertauscht werden. Allerdings strömte es am stärksten aus den Provinzen nach Rom; aber doch auch wieder von dort zurück, und nicht minder muß der Verkehr der Provinzen unter einander fortwährend lebendig gewesen sein.

Drittens war es der Kriegsdienst, welcher Tausende aus ihren Heimathländern in immer wechselnde Garnisonen führte. Der Ueberfluß des einen Landes an Rekruten diente dem Mangel des anderen Landes. In Afrika und Asien wurden Aushebungen gemacht, um Truppen nach den Donauländern zu liefern (65 n. Chr.). Höhere und niedere Offiziere wechselten ihre Posten häufig, gleich den Civilbeamten.

Vor allem war es der Handel, dessen Interessen an dem entwickelten Verkehrswesen des römischen Reiches betheiligt waren.

Dieses umschloß einen Theil der reichsten Länder der Erde, die sich einer Kultur erfreuten, welche sie seitdem nicht wieder erreicht haben. Es war zugleich das größte Freihandelsgebiet, das je existirt hat. Es gewährte alle Vortheile der Einheit des Rechts, der Münze, Maaße und Gewichte. Der römische Denar ist wahrscheinlich schon in der republi-

kanischen Zeit die einzige, allgemein gültige Reichswährung gewesen, so daß man mit diesem Gelde überall, in Italien so gut wie in Spanien und Syrien Zahlung leisten konnte. Für Handelsunternehmungen im Auslande gewährte die Macht und das Ansehen des Reiches seinen Angehörigen einen wirksamen Schutz.

Der Kaufmann war damals genöthigt, einen großen Theil seiner Zeit auf Reisen zuzubringen. In vielen Fällen, da gegenwärtig brieflicher u. s. w. Verkehr ausreicht, mußte damals persönlicher Verkehr Platz greifen. Eine unermeßliche Menge, sagt Plinius, schifft des Gewinnes halber auf jedem irgend eröffneten Meere. Die Grabschrift eines Handelsmannes aus Phrygien rühmt, daß er 72 Mal über Malea nach Italien geschifft sei.

Am reichsten waren die Magazine Roms. Hier sah man die Güter der ganzen Welt; hieher kam aus allen Ländern und Meeren, was die Jahreszeiten brachten und was die Sonne zeitigte. In Alexandria war „außer Schnee alles zu haben". Diese Stadt allein hat die ganze Welt damals mit Papier versorgt.

Welchen Umfang der ägyptische Verkehr und die ägyptische Fabrikation gehabt hat, zeigt eine zufällig erhaltene Notiz über die Ladung eines durch seine Größe ausgezeichneten Lastschiffes, das unter Augustus den jetzt an der Porta del Popolo stehenden Obelisken mit seiner Basis nach Rom brachte. Es führte außerdem 200 Matrosen, 1200 Passagiere, 400000 römische Scheffel (34000 hl) Weizen und eine Ladung von Leinwand, Glas, Papier und Pfeffer*).

Neben dem Handel waren es die Studienreisen, zu welchen nicht nur das Interesse der eigentlichen Forschung, sondern namentlich das Streben nach umfassender Belehrung durch Anschauung entfernter Länder zahlreiche gebildete Leute veranlaßte. Dann die Reisen der studierenden Jünglinge. Jede Provinz, jede Landschaft in den höher kultivirten Theilen des Reiches hatte ihren Studiensitz. Aber die Lehrer der Wissenschaften und Künste, die Sophisten, die Rhetoren, die Aerzte gingen selber auf Reisen, um ihr Gewerbe auszuüben; dazu die Schauspielertruppen, Athleten, Musikanten u. s. w.

Hieran reihten sich endlich die Reisen zu religiösen Festen und die Gesundheitsreisen zur Heilung von Krankheiten und zur Erholung: Seereisen, Veränderung des Klimas, Reisen nach Aegypten und Afrika,

*) Mommsen, Röm. Geschichte. Bd. V (1885), 576.

nach heilkräftigen Bädern (wie denn Baden im Aargau schon im 1. Jahrhundert n. Chr. lebhaft besucht war, noch früher das englische Bath (Aqua Sulis).

§ 485. Diesem mannigfaltigen und verbreiteten Verkehrsbedürfnis entsprachen die Verkehrsmittel des römischen Reiches.

In dem römischen Straßensystem lassen sich fünf Hauptstränge erkennen. Der erste, der Rom mit dem Süden verband, begann mit der Via Appia, der ältesten Heerstraße, die im Jahre 312 v. Chr. bis Capua geführt worden war. Neuere Ausgrabungen haben ihr Basaltpflaster an vielen Stellen aufgedeckt, die noch heute das festeste Gefüge zeigen. Von da lief die Straße die Küste entlang bis Rhegium. Die Ueberfahrt nach Sicilien (Messana) erfolgte hier in $1\frac{1}{2}$ Stunden. Hier lief eine Straße die Nordküste Siciliens entlang über Palermo nach dem Hafen Lilybäum, von dem aus die Seefahrt nach Karthago ging, die etwa 24 Stunden dauerte. Karthago seinerseits war durch eine westliche Hauptstraße mit Tingi (Tanger) verbunden, von wo die Ueberfahrt nach Spanien ging; durch eine östliche Hauptstraße mit Alexandria, von wo über die Landenge von Suez die Verbindung mit Asien auf der Hauptstraße nach Antiochia stattfand. Von Alexandria konnte man ferner sowohl auf dem Nil als auf zwei zu beiden Seiten desselben laufenden Straßen bis an die Grenze Aethiopiens gelangen.

Für die Verbindung Roms mit dem Osten diente bis Capua die Via Appia. Von hier führten zwei Wege nach Brundisium. Die Ueberfahrt ging in 24 Stunden nach Dyrrhachium, von wo die große egnatische Straße quer durch Epirus, Makedonien und Thracien nach Konstantinopel ging. Hier zweigten sich zwei das nördliche Griechenland auf der Ost- und Westseite durchschneidende Straßen ab, die in Athen zusammenliefen. In Thracien führte von der egnatischen Straße ein Seitenweg nach Gallipoli auf dem thracischen Chersones. Auf der anderen Seite des Hellespont führte von Lampsacus die Hauptstraße nach Antiochia, und von hier liefen Straßen sowohl östlich zum Euphrat als südlich durch Syrien und Palästina, und weiter über die Landenge von Suez nach Alexandria.

Mit dem Norden hatte Rom eine dreifache Verbindung. Zuerst die flaminische Straße, welche bis Rimini reichte. Hier wurde sie durch die Via Aemilia fortgesetzt, über Bologna, Parma nach Mailand. Von dieser zweigte sich in Modena die weiter nach Norden reichende Straße ab, die in Verona auf die nördlich vom Po von Mai-

land nach Aquileja führende stieß. Aquileja war der Mittelpunkt für den Verkehr Italiens mit dem Donaugebiet. Von hier gingen Straßen aus durch Istrien, Dalmatien, Kärnthen, nach Wien u. s. w. Eine große Straße führte von Aquileja nach Konstantinopel.

Die zweite nach dem Norden führende Straße war die aurelische, die längs der Westküste nach Genua lief, und weiter die Südküste Galliens entlang nach Spanien bis Gades*).

Die dritte endlich ging über Mailand und die Alpenstraßen (über den großen Bernhard, den Splügen, den Brenner). Dann über Augsburg, Mainz, Trier, Köln, Nimwegen, Utrecht, Leyden. Durch Gallien führten große Straßen, welche Lyon, Reims, Orleans, Paris, Rouen, Bordeaux verbanden. Die Straße nach Britannien führte von Reims nach Boulogne, von wo die Ueberfahrt in 8—9 Stunden erfolgte. Britannien selber erhielt als römische Provinz ein Straßennetz, das die Hauptpunkte Colchester, London, York verband und bis zum Pictenwall reichte.

Dieses waren die römischen Landstraßen. Eine Reise im größten Längendurchmesser, vom Pictenwall bis zur Grenze Aethiopiens, würde etwa 1000 geogr. Meilen lang gewesen sein. Die um das Jahr 333 n. Chr. für Pilger aus Bordeaux nach dem heiligen Lande verfaßte Reiseroute ergiebt eine Entfernung von ungefähr 660 geogr. Meilen. Die Schätzung einer Rundreise von Alexandria durch Aegypten, Spanien, Frankreich, Britannien, Germanien, Norditalien, Konstantinopel, Kleinasien ergiebt 1824 Meilen**).

---

*) Vgl. Th. Mommsen, Röm. Geschichte. V. Bd. (1885), S. 17 f., S. 100 f.: Die alte Küstenstraße, die Augustus von der ligurischen Küste durch Gallien und Spanien bis an den Atlantischen Ocean theils erneuerte, theils herstellte, hat nur Handelszwecken dienen können. Auch die Straße über die Cottische Alpe, schon durch Pompejus eröffnet, ist unter Augustus durch den Fürsten von Susa ausgebaut und nach ihm benannt worden; ebenfalls eine Handelsstraße, verknüpft sie Italien über Turin und Susa mit der Handelshauptstadt Südgalliens, Arelate. Aber die eigentliche Militärlinie, die unmittelbare Verbindung zwischen Italien und den Rheinlagern führt durch das Thal der Dora Baltea aus Italien theils nach der Hauptstadt Galliens, Lyon, theils nach dem Rhein.

**) Edw. Gibbon, The History of the Decline and Fall of the Roman Empire, chap. II, sagt darüber: Wenn wir die Entfernung von dem Wall des Antoninus bis Rom und von hier bis Jerusalem messen, so zeigt sich, daß die große Linie der Kommunikation vom Nordwestpunkt zum Südostpunkt des Reiches 4080 römische Meilen betrug. Die Landstraßen waren durch Meilensteine genau eingetheilt und liefen in einer geraden Linie von Stadt zu Stadt, mit sehr wenig Respekt vor den Hindernissen, sei es der Natur, sei es des Privateigenthums. Berge wurden durchbohrt, kühne Bogen wurden über die breitesten und reißendsten Ströme gezogen. Der

§ 486. Die von Augus geschaffene Staatspostanstalt war zunächst nicht für den privaten Verkehr bestimmt, sondern nur für die Beförderung von Beamten und amtlichen Mittheilungen. Durch kaiserliche Erlaubniß*) dann auch für private Bedürfnisse. Die Beförderung erfolgte durch militärische Kuriere; für die reisenden Beamten gab es Poststationen (mutationes, zum Umspannen, und mansiones, Nachtquartiere). Die Personenbeförderung geschah auf Eilwagen, die mit Pferden oder Maulesel bespannt waren, der Transport von Kriegsmaterial und anderen Gütern auf ochsenbespannten Wagen. Daneben dienten Flußschiffe und Seeschiffe.

Neben der Staatspost gab es Privatunternehmungen jedenfalls in den großen Städten und in der Hauptstadt. Es gab in vielen Städten Italiens Innungen von Vermiethern der Wagen und Zugthiere.

Mit der Staatspost fuhr man bei längeren Reisen 1 geogr. Meile in der Stunde. Mit Privatfuhrwerken ging es für weitere Strecken, wie es scheint, langsamer, da auf neuen Stationen erst wieder neue Pferde und Leute zu miethen waren. Die schnellste Postreise, die erwähnt wird, ist die des Tiberius zu Drusus von Pavia durch Rätien, wobei er in 24 Stunden 39½ Meilen zurücklegte.

Für den südlichen Theil des Reiches, für Afrika und die Wüste, wurde in den Jahrhunderten des Kaiserreichs immer wichtiger das Kameel**).

In älterer Zeit begegnet dieses nur in Asien bis nach Arabien hin, während Aegypten und ganz Afrika lediglich das Pferd kennen. Während der ersten drei Jahrhunderte unserer Zeitrechnung haben die Länder getauscht. Wie das arabische Roß, so ist das libysche Kameel in dieser Zeit in die Geschichte eingetreten, wie man wohl sagen darf. Zuerst geschieht des Kameels Erwähnung in der Geschichte des von dem Diktator Cäsar in Afrika geführten Krieges: wenn hier unter der Beute neben gefangenen Offizieren 22 Kameele des Königs Juba aufgeführt werden,

---

mittlere Theil der Straße war erhöht zu einer Terrasse, welche das umliegende Land beherrschte. Sie bestand aus mehreren Schichten von Sand, Kies und Cement, und war gepflastert mit großen Steinen, oder an einigen Stellen, nahe der Hauptstadt, mit Granit.

*) Die Benutzung der Post stand lediglich demjenigen zu, dem sie der Princeps unmittelbar oder mittelbar gestattete und den er durch den Postschein (diploma) dazu legitimirte. Mommsen, Römisches Staatsrecht. 2. Aufl. Leipzig 1877. Bd. 2, 988. Vgl. auch Otto Hirschfeld, Untersuchungen auf dem Gebiete der römischen Verwaltungsgeschichte. 1887. Bd. 1, 98—108. Luc. Maury, Les postes romaines. Paris 1890.

**) Th. Mommsen, Römische Geschichte. Bd. V. 654.

so muß ein solcher Besitz damals in Afrika ungewöhnlicher Art gewesen sein. Im 4. Jahrhundert fordern die römischen Generale bereits von den Städten der Tripolis Tausende von Kameelen für den Transport von Wasser und Lebensmitteln, bevor sie den Zug in die Wüste antreten. Dies giebt eine Ahnung von der inzwischen eingetretenen Umwälzung in den Verkehrsverhältnissen zwischen dem Norden und dem Süden Afrikas.

§ 487. Für die Seereisen ergiebt sich aus der Zusammenfassung der übrig gebliebenen Nachrichten eine Geschwindigkeit von 25—45 geogr. Meilen in 24 Stunden.

Nicht bloß das Mittelländische und Schwarze Meer, auch der Atlantische Ocean war von römischen Schiffen belebt. Sieh, heißt es bei Juvenal, die Häfen und die von großen Kielen erfüllte See; fast sind schon mehr Menschen dort als auf dem Lande; wohin auch immer die Hoffnung eines Gewinnes ruft, da kommen ganze Geschwader; sie durchziehen den Archipel und die afrikanischen Gewässer, sie lassen Kalpe (Gibraltar) weit hinter sich und hören die in der Fluth versinkende Sonne zischen. Tag für Tag ohne Unterbrechung, sagt ein anderer Zeuge (Aristides), fahren Lastschiffe und Kaufleute durch beide Meere (das Mittelländische und das Atlantische), und nach Britannien setzen fortwährend nicht bloß Beamte und Truppen, sondern auch unzählige Privatleute (in Handelsgeschäften u. s. w.) über.

Mit der Eroberung Aegyptens wurde dem römischen Handel der Weg nach Ostindien geöffnet*). Bereits um 600 v. Chr. hatte König Necho, der Sohn Psammetichs, den Bau eines Kanals unternommen, der vom Nil eine Wasserverbindung zum Rothen Meere herstellen sollte. Er wurde nicht vollendet. König Dareios I. scheint dies gethan, aber ihn auch wieder zugeschüttet zu haben. Der zweite Ptolemäer Philadelphos († 297 v. Chr.) eröffnete ihn und führte geeignete Hafenbauten aus. Theils auf diesem Kanal, theils durch die Wüste gelangte der Waarenverkehr vom Nil aus durch das Arabische Meer nach Indien. Schon zu Strabo's Zeit segelten 120 Kauffahrteischiffe von Myos Hormos nach Indien. Die Indienfahrt von Alexandria aus und nach Alexandria zurück mochte 6—7 Monate dauern.

Die zahlreichen griechischen Uebersetzungen indischer Städtenamen in dem Werk des Ptolemäus (die meisten auf Taprobane=Ceylon) be=

*) Vgl. Mommsen, Römische Geschichte. Bd. V. 597.

weisen die Lebhaftigkeit des Verkehrs griechischer und ägyptischer Kaufleute mit diesen Orten. Im Pendschab und sonst in Vorderindien kommen nicht selten römische Münzen zum Vorschein, namentlich goldene Kaisermünzen, Denare aus dem Ende der Republik und dem Anfange der Kaiserzeit. In Ruinen auf Ceylon sind viele Münzen der Kaiser von August bis zu den Antoninen gefunden worden.

III. Vom Mittelalter zur Neuzeit.

§ 488. Wenn die Karten und Itinerarien aus Hadrian's und Antonin's Zeiten uns zusammenhängende Verbindungen von Palimbothra am Ganges bis zu den Städten unter dem Piktenwall zeigen, so finden wir 4—5 Jahrhunderte später nur noch Fragmente, die den damaligen Anwohnern nicht selten ein Räthsel schienen*).

Straßen und Posten, Verkehr der Menschen, Güter, Nachrichten, wie sie das Reich der Römer für die Zwecke seiner militärischen und civilen Verwaltung, für den Handel, für das ganze Erwerbsleben, für Bildung und Gesundheit, für den Bedarf einer hohen Kultur gepflegt hatte — sie waren mit dieser Kultur zusammen verschüttet durch die Barbaren, welche sich auf den Trümmern des Römerreiches niederließen und eine Kulturwelt von neuem anfingen.

Die Wege, auf welchen die wenigen Aeußerungen dieses neuen Verkehrslebens gehen, sind die Flußläufe, daneben die hohe See; dann die Reste der Römerstraßen, für deren Erhaltung bis zur Zeit der Karolinger kaum Spuren einer wirksamen Thätigkeit zu finden sind. Die Alpenwege zwischen Italien und dem Norden, gleichsam die klassischen Stätten des Austausches zwischen alter und neuer Kultur, haben wohl am längsten und am ehesten einen lebhafteren Verkehr an sich gefesselt**).

Karl der Große ist auch auf diesem Gebiete denkwürdig als der Restaurator des Römerreiches. Von ihm und seinen Nachfolgern datirt eine Reihe von Kapitularien (aus den Jahren 793, 819, 823, 830, 854), welche die Erhaltung der Straßen und Brücken im Frankenreiche

*) Stephan, Das Verkehrsleben im Mittelalter. Raumer's historisches Taschenbuch. 1869, 288.

**) K. Th. von Inama-Sternegg, Deutsche Wirthschaftsgeschichte. Bd. I (Leipzig 1879), S. 178 ff., 448 ff.; Bd. II (1891), S. 364 ff.

„gemäß dem alten Gewohnheitsrecht" in Erinnerung bringen, d. h. als gemeine Pflicht der benachbarten Gemeinden*).

Die römische Verwaltung des Wegewesens hatte für den Unterhalt der Straßen und Brücken durch naturale Wegefrohnden oder durch Geldleistungen gesorgt, die ohne Ausnahme auf allen benachbarten Grundbesitzern ruhten**). Das Princip behielt Geltung auch im Mittelalter. Der Grundherr war zur Wegeerhaltung verpflichtet. Indessen mehr und mehr verfiel diese Pflicht und gerieth in Vergessenheit. Vom 10. bis 12. Jahrhundert fehlen selbst Zeugnisse der obrigkeitlichen Mahnung, wie wir sie aus der Karolingerperiode kennen. Die steinernen Römerbrücken, die zur Zeit Karls des Großen noch existirt, verfielen, machten hölzernen Brücken oder bloßen Fähren Platz, bis im 14. Jahrhundert viele Flüsse überhaupt keine Brücken hatten. Die alten Römerstraßen verschwanden unter dem landwirthschaftlichen Boden, und allenthalben hat man ihre Spuren, wo eine neue Straße durch Wälder oder Aecker zu graben war, aufgedeckt***).

Den Zustand dieser Straßen, die gleichsam in die Barbarei zurückgefallen sind, hat man sich (bis zum Ausgange des Mittelalters und zum Theil bis in das 18. und 19. Jahrhundert hinein) so vorzustellen, wie wir oben ihn aus dem heutigen Rußland als noch fortdauernd kennen gelernt haben. Festgefahrene und festgetretene Geleise mit den nothdürftigsten Brücken über furtlose Gewässer. Nur spärlich half Einwurf von Steinen über größere Vertiefungen oder die Querlagerung dünner Hölzer über morastige Stellen hinweg. Man zog ein Geleis neben das andere, sobald dasselbe eine gefährliche Tiefe erreicht hatte†).

---

*) Vgl. J. M. Vignon, Etudes historiques sur l'administration des voies publiques en France au 17. et 18. siècle (1862). vol. I, p. 1 ff. Delamarre. Traité de la police. tom. IV, p. 492. Das Kapitular von 793 verordnet: ut de restauratione ecclesiae vel pontis facienda aut strata restauranda generaliter faciant homines secundum antiquam consuetudinem, et non anteponatur emunitas.

**) Cod. Theodos. lib. XV. tit. IV, lex 3: a viarum munitione nullus habeatur immunis.

***) Pigeonneau, Histoire du Commerce de la France. tom. I (1885), p. 185—191. Vignon, vol. I, p. 4.

†) Vgl. Wilh. Götz, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. Eine historisch-geographische Untersuchung sammt einer Einleitung für eine Wissenschaft von den geographischen Entfernungen (Stuttgart 1888), S. 547. Hiezu ferner: Landau, Zeitschrift für deutsche Kulturgeschichte. 1856; Jahrbücher der Freunde der Alterthumskunde in den Rheinlanden. 1869 ff.; Archiv für Post und Telegraphie. 1878 ff.

§ 489. In diesen Jahrhunderten, da die Reichsgewalt versagt, sind es kirchliche Elemente, welche die Lücke zu ergänzen suchen.

Hier wie sonst nimmt die Kirche in ihren Schutz, was in einer Welt staatlicher Verordnungen oder persönlicher Unternehmungen — wie einstmals im Römerreich, wie nachmals in dem modernen Zeitalter — durch die Kräfte nüchterner Weltlichkeit geleistet wird. Sie findet die Beziehungen zu alledem in den mannigfaltigen Zwecken, welche sich auf die Ziele der Kirche richten, und bedient sich der psychischen Dispositionen, die wiederum durch die Kirche bestimmt sind.

So bilden sich zum Baue der Gotteshäuser, als Anhängsel aller bedeutenden Benediktinerklöster, die Bauhütten*). In der Zeit der höchsten kirchlichen Begeisterung, als man aller Orten Kirchen und Klöster zu gründen begann, vom Ende des 11. bis zur Mitte des 12. Jahrhunderts, reichten die Kräfte der Klosterleute nicht aus; sie riefen daher die Hülfe der Laien an, denen die Theilnahme an dieser frommen Thätigkeit als ein Mittel der Buße willkommen war — je niedriger die Dienste, um so wirksamer für die ewige Seligkeit. Daher strömten Männer und Frauen aller Stände herbei: man sah Fürsten, Ritter und ihre Damen mit dem Volke vereint Steine und Holz herbeischleppen**).

Eine eigenthümliche kirchliche Fürsorge wendet sich den Brücken zu. Wie im griechischen Wegebau die „heiligen Straßen" für Wallfahrer, z. B. nach Delphi, besonders früh eine Rolle spielen, so erscheinen im Mittelalter lange Zeit die Brücken, diese nothwendigsten aller Wegebauten, als ein Werk der Mildthätigkeit***). Vielleicht in einem ähnlichen Gedankengange, wie demjenigen, welcher einen großen Theil der Klostereinkünfte für hospites et peregrini bestimmte, hier zumal für die Pilger, welche die heiligen Stätten aufsuchten. Bischöfliche und päpstliche Ablässe werden als Lohn für die Theilnahme am Brückenbau gewährt†).

Die Höhe dieser Epoche bezeichnet der Orden der Brückenbauer im südlichen Frankreich um die Mitte des 12. Jahrhunderts. Ein junger

---

*) Ferd. Janner, Die Bauhütten des deutschen Mittelalters. Leipzig 1876. S. 9 ff.

**) Schnaase, Geschichte der bildenden Künste. 2. Aufl. 1871. Bd. IV, 213. „Kommt ja," fügt Janner hinzu, „dieselbe Erscheinung auch heute noch in den ländlichen Gemeinden des katholischen Bayern wie anderwärts vor, wo ein Kirchenbau, Gott sei's gedankt, immer noch als religiöse Handlung der ganzen Gemeinde angesehen wird" (S. 17).

***) Roscher, System der Volkswirthschaft. Bd. III. § 82.

†) Lamprecht, Deutsches Wirthschaftsleben im Mittelalter. Bd. II, 243 ff.

Hirte in der Landschaft Vivarais, Bénezet (der kleine Benedikt), glaubt die Stimme Jesu Christi zu hören, die ihm befiehlt, eine Brücke über die Rhone bei Avignon zu bauen, an der Stelle, da sich die Pilger zu treffen pflegen, welche nach Rom ziehen, um die Gräber der Apostel zu besuchen. Tausende von Arbeitern und Bauern der Umgegend schließen sich dem kleinen Benedikt an; in dem ganzen Rhonethale breitet sich die Bewegung aus und ihre Folge ist eine halb mönchische, halb weltliche Brüderschaft, unter dem Namen der Frères Pontifes (Fratres pontifices), welche die Approbation des päpstlichen Stuhles erhält. In den Jahren 1177—1189 baut sie die steinerne Brücke von Avignon. Ihr nachgebildet wird eine ähnliche Brüderschaft zum Baue der Steinbrücke bei Lyon (1190), die aber nur einen einzigen Bogen zu Stande brachte und die Vollendung folgenden Jahrhunderten und weltlichen Kräften überlassen mußte. Erfolgreicher waren die Brüder der Brücke vom heiligen Geist, welche aus 22 steinernen Bogen bestand und eine Länge von 840 m hatte. Sie wurde in 44 Jahren (1265—1309) vollendet. Auch in der Auvergne sind es Mönche oder barmherzige Brüderschaften, welche Brücken erbauen*). In Italien, in Spanien scheinen sich die Spuren ähnlicher Orden zu vermischen mit den Johannitern und Templern, deren Aufgabe die Pflege der Kranken und Armen war. In Deutschland hat die Kirche seit dem 10. Jahrhundert den Bau steinerner Brücken über Main, Nahe, Altmühl gefördert**).

§ 490. Es ist bei solcher Dürftigkeit des Zustandes der Straßen bemerkenswerth, daß gleichwohl das Reisen in diesen Jahrhunderten eine verbreitete Sitte wurde. Ein Schriftsteller des 11. Jahrhunderts sagt sogar — mit modern anklingendem Spott —: aus Eitelkeit reisen viele, bloß damit sie desto mehr Aufmerksamkeit erregen***).

Ja, Karl der Große hat bereits staunenswerthe Reisen ge-

*) Pigeonneau, Histoire du Commerce de la France. Tom. I, p. 191. Vignon, Etudes historiques sur l'administration des Voies publiques en France. Vol. I, p. 7. Grégoire, Recherches historiques sur les congrégations hospitalières des Frères pontifes ou Constructeurs des Ponts. Paris 1818.

**) Theo Sommerlad, Die wirthschaftliche Thätigkeit der Kirche im mittelalterlichen Deutschland. Conrad's Jahrbücher. Bd. 62, 657 ff. (1894). Derselbe, Suppl. II zum Handwörterbuch der Staatswiss., S. 944 (1897).

***) Raoul Glaber, lib. IV cap. 6: vanitate ob quam multi proficiscuntur ut solum modo mirabiles videantur. Vgl. Pigeonneau, Histoire du Commerce de la France. Vol. I, 124.

macht*) Seine Vorbilder, die römischen Kaiser, suchte er auch hierin, allerdings hier wie sonst unter verschlechterten Bedingungen, nachzuahmen. Wie Augustus alle Provinzen bis auf Afrika und Sardinien selbst besucht hatte, wie Hadrian sie alle ohne Ausnahme kennen gelernt haben soll — so ist Karl sein Leben lang in seine Provinzen gereist.

Im Jahre 807 hat er regelmäßige Postkurse aus seinem Wohnsitze nach den italienischen, deutschen und westfränkischen Ländern eingerichtet Wir dürfen daraus schließen, daß er für seine Reisen, soweit sie sich nicht der Wasserstraßen bedienten, Wagen mit schnellen Rossen gebraucht habe. Bei dem Verfall der Römerstraßen zu jener Zeit ist es uns desto wunderbarer, daß er — wenn allein die durch seinen Geschichtsschreiber Eginhard berichteten Reisen gerechnet werden — in den Jahren 761—814 nicht weniger als 7753 geographische Meilen zurückgelegt hat, eine Zahl, welche, in angemessener Weise ergänzt, eine Gesammtsumme von 11,000 geographischen Meilen für seine Lebenszeit ergiebt oder auf jedes Jahr seiner Regierungszeit (von 45 Jahren) etwa 235 Meilen. In Italien war Karl fünfmal; am raschesten sind seine Bewegungen in den Jahren 772—787, d. h. in der Zeit, in welche die Heereszüge nach Italien, Spanien und ein Theil der Sachsenkriege fallen.

Hiebei wirkten die großen Verkehrseinrichtungen mit, welche, theils als Reste römischer Staatsverwaltung, theils in der Karolingerzeit ausgebildet, ein System von Naturalleistungen für das Fuhrwesen und den Nachrichtenverkehr (angaria, scara, paraferedi) darstellten**). Sie dienten als Einrichtungen öffentlichen Rechts für den öffentlichen Verkehr, um dann zusammen mit dem öffentlichen Recht in der Zeit der staufischen Kaiser einzuschrumpfen zu privatrechtlichen Frohndiensten.

§ 491. Eine planmäßige Herstellung der Straßen ist doch erst derjenigen Reichsgewalt***) gelungen, welche die Gedanken Karl's des

*) A. Peez, Die Reisen Karl's des Großen. Schmoller's Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich. 1891, S. 331—337.

**) v. Inama-Sternegg, Deutsche Wirthschaftsgeschichte. I, S. 440 ff.; II, S. 367 ff.

***) Die hohe Kultur, welche die Spanier bei der Eroberung von Peru und Mexiko vorfanden, zeigte sich auch in dem Zustande der Verkehrsanstalten. Bewunderung riefen die Kunststraßen des Inkastaates bei Pizarro und seinen Genossen hervor. Straßenkörper aus mächtigen Hausteinen und mit sorgfältig an einander gefügten Deckplatten, die eine Ausdehnung von 400—500 geographischen Meilen hatten. Vorzügliche Läufer und wohlgeordnete Ablösung an Poststationen legten auf den ge-

Großen um viele Jahrhunderte später, wenigstens für die einzelnen Theile seines Reichsganzen, durchführte. So ist es namentlich in demjenigen Staatswesen, welches zuerst den Gedanken der Einheit und der durchdringenden Königsgewalt verwirklicht — in Frankreich —, nicht vor dem Ende des 17. Jahrhunderts, daß eingreifende Verbesserungen des Wegewesens anheben.

Im Einzelnen hat wohl die territoriale Gewalt auf diesem wie auf anderen Gebieten ein mittelalterliches Vorspiel zu den Leistungen des Einheitsstaates geliefert. Die Grafen von Flandern, von Champagne, Toulouse, die Herzoge von der Normandie sorgten auf der Höhe des Mittelalters ganz anders für die Forderungen des Verkehrs als die Könige von Frankreich*). Es scheint, daß auf englischem Boden seit der Zeit der normännischen Eroberung Verbesserungen der Wege beginnen, daß erst jetzt steinerne Brücken gebaut werden, wo zuvor nur hölzerne waren (Königin Maud soll die erste Bogenbrücke von Stein über den Fluß Lea in Esser erbaut haben in dem Flecken nahe bei London, der hernach von dieser Bogenbrücke den Namen „Bow" erhielt; unter ihrem Sohne Heinrich II. ward 1176 beschlossen, eine steinerne Brücke über die Themse zu bauen, welche dann 1212 zu Stande kam**). Im Ganzen aber ist es das moderne Königthum im centralisirten Staatswesen, welches das neue Zeitalter des Straßenwesens eröffnet. Daher das Königthum in Frankreich.

Unter den großen Arbeiten Colbert's für die französische Volks- und Staatswirthschaft steht die Sorge für die Straßen, Flüsse, Kanäle keineswegs an der letzten Stelle***). Im Jahre 1663 ergeht eine Instruktion Colbert's an den Ingenieur de Clerville mit dem Auftrage, alle Provinzen des Landes zu bereisen, um sich von dem Zustande aller Ströme, die schiffbar gemacht werden können, zu überzeugen und Entwürfe der dafür nothwendigen Werke zu machen. Andere Ingenieure werden mit einer Inspektion der Straßen und Brücken beauftragt. Für eine ständige Inspektion der öffentlichen Arbeiten wird Sorge getragen,

ebneten Wegen zu jeder Zeit im Jahre 36—40 Meilen am Tage zurück. Die mächtigen Bauten, die kostbare Ausstattung von Tempeln, der Tafelluxus des Herrschers, die Kriegszüge erzeugten daneben einen namhaften Güterverkehr auf diesen Straßen. Vgl. Prescott, History of the Conquest of Peru. I. 57 W. Götz, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels, 676 ff.

*) Pigeonneau, Histoire du Commerce de la France. Vol. I, 120, Note.

**) A. Anderson, Historische und chronologische Geschichte des Handels, aus dem Englischen übersetzt. Riga 1773. Bd. II, S. 26.

***) Vgl. Vignon, Etudes historiques. Vol. I, p. 65—146. Meinen Aufsatz in der Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. 1869, 432 ff.

zugleich für fortschreitende Verbesserungen und die dazu erforderlichen Mittel, unter welchen letzteren sowohl die Naturaldienste der anwohnenden Bevölkerung wie die Wegegelder im Hintergrunde stehen sollen.

Der Erfolg dieser Bemühungen ist die Wiederherstellung und Verbreiterung der bereits früher (1556) unternommenen gepflasterten Straße von Paris nach Orleans; die Eröffnung der Straße von der Champagne nach dem Elsaß, die Durchquerung des Languedoc mittelst einer großen Hauptstraße sammt deren Nebenstraßen, Ausführung einer neuen Straße von Paris nach Versailles. Das größte Werk aber war der Kanal von Languedoc zur Verbindung der beiden Meere: durch das königliche Edikt von 1666 angeordnet, in 15 Jahren vollendet, dank dem Genie und der Beharrlichkeit seines Erbauers Pierre Paul Riquet, welcher seit 1662 bei Colbert dafür gewirkt hatte, der dann selber ein Stück seines Lebenswerkes daraus machte.

§ 492. Das Vermächtniß Colbert's wird vom 18. Jahrhundert, nach zeitweiligen Störungen, aufgenommen*).

Unter den sieben Ministerien, welche die Regentschaft des Herzogs von Orleans (1715) einrichtete, waren zwei, welche die Verwaltung der Brücken und Chausseen, der Kanäle, Flüsse und Häfen zu ihren Aufgaben zählen sollten. Bedeutende Auflagen wurden für die Verbesserung der großen Straßen gemacht, die Behörde der „Ingenieure der Brücken und Chausseen" wurde neu eingerichtet und erhielt eine hierarchische Organisation (1716, 1720, 1733). Ihr erstes Hauptwerk war die Brücke von Blois (1722), die eine Länge von mehr als 145 Klaftern hatte. Eine Reihe anderer Brücken folgte demselben. Die Flüsse wurden einer Revision unterworfen und ihre Schiffbarkeit hergestellt; der Bau einer Anzahl von Kanälen wurde unternommen.

Seit 1747 vereinigte sich in wöchentlichen Sitzungen zu Paris, als eine Art von wissenschaftlich-technischer Körperschaft, das Kollegium der Ingenieure, um die Bauprojekte zu erörtern, Ideen auszutauschen, über das Geleistete Bericht zu erstatten. Von dem Inhalt der Sitzungen wurden regelmäßige Aufzeichnungen gemacht. Zur selben Zeit wurde eine Schule für Ingenieure begründet, mit mehreren Klassen, die sich systematisch an einander schlossen, die, von der ersten aufwärts, nur durch

*) Vgl. für das Folgende den 2. Band des Werkes von Vignon, Etudes historiques sur l'administration des voies publiques en France, mit zahlreichen „pièces justificatives".

Prüfungen hindurch erreicht und behauptet werden konnten, mit Jahresprämien für die besten Eleven in jeder Klasse. Es ist dieses eine derjenigen Institutionen, welche durch die Gesetzgebung des ersten Napoleon nicht geschaffen, sondern nur neu angeordnet ist, nachdem sie aus den Kräften des alten Staatswesens hervorgewachsen war. Aus ihnen bereits ist die starke Organisation entstanden, welche die ganze Jugend des Corps der Brücken und Wege umfaßte und aus dem Titel eines Ingenieurs dieses Corps das Ziel und den Lohn einer langen Reihe von Prüfungen, einer ununterbrochenen Laufbahn des Wetteifers und des Ehrgeizes machte. Einzelne große Meister der Ingenieurkunst, wie Perronet, haben ihre Namen mit diesen Studieneinrichtungen wie mit den Bauten des 18. Jahrhunderts verknüpft.

Der Brückenbau hat seit der Mitte des 18. Jahrhunderts in Frankreich den Charakter der hohen technischen Fertigkeit angenommen. Die großen Chausseen, welche Frankreich durchzogen, seine entferntesten Hauptpunkte verbanden — so die Straße von Paris nach Bordeaux —, die wieder aufgenommenen oder neu projektirten großen Kanäle, die Schleusen, die Seehäfen, sie zeigen in gleicher Weise die Früchte jener Bestrebungen.

Ein Zeugniß darüber giebt uns jener englische Reisende, dessen Bericht eine Fülle interessanter Beobachtungen über die Zustände Frankreichs um die Zeit der großen Revolution enthält — Arthur Young*). Die Landstraßen hier, sagt er, sind stupende Werke. Ich fuhr über einen Hügel, der durchschnitten ist, um den Abstieg zu erleichtern, alles im soliden Felsgestein. Diese Wege sind superb, selbst bis zur Tollheit. Enorme Summen sind verbraucht worden, um selbst sanfte Anhöhen auszuebnen. Die Chausseen sind erhöht und gemauert auf beiden Seiten; sie bilden eine feste Masse künstlicher Straße, bis 6, 7, 8 Fuß hoch und niemals weniger als 50 Fuß breit. Brücken wahrhaft herrlich. Wir haben keine Idee von solch einer Straße bei uns in England.

Der Hintergrund der Darstellung ist freilich der Mangel an Verkehr auf diesen herrlichen Straßen. Auf einem Wege von 36 englischen Meilen, schreibt Juli 1787 Young aus Languedoc, habe ich ein Kabriolet, ein halb Dutzend Lastwagen und ein paar alte Weiber mit Eseln getroffen. In einer Industriestadt von 15 000 Einwohnern (Mirepoix) kann Young keinen Wagen bekommen; in England gäbe es keinen

*) Travels in France during the years 1787, 1788, 1789 with an introduction etc. by M. Betham-Edwards. 2. edition. London 1889. p. 44, 56, 126, 193.

Ort von 1500 Einwohnern, wo man nicht jeden Augenblick Postchaisen und gute Pferde haben könne. Auf einer der größten Landstraßen Frankreichs, 30 englische Meilen von Paris, hat er keine Diligence getroffen und nur ein einziges Privatfahrzeug.

§ 193. Man nimmt an, wie wir wissen, daß die Römer im Alterthum die ersten gewesen sind, welche die gepflasterten Straßen über die Thore der Städte in das Land hinaus gebaut haben, während freilich andere Völker schon früher in den Städten solche Straßen gekannt haben. Sicher ist, daß diese in den Städten aus einfachen Gründen früher zu finden sind als draußen in der Landschaft*).

So zeigen auch die Jahrhunderte des Mittelalters und der Folgezeit in den Städten zuerst gesteinte Straßen. In Paris und den anderen größeren Städten Frankreichs scheint im 14. Jahrhundert dieser Zustand für die Hauptstraßen erreicht zu sein. Eine Verordnung Philipp's vom Jahre 1285 schreibt der Bürgerschaft von Paris bereits die Pflasterung der Wege vor der Porte St. Martin vor**). Gegen die Verordnung haben die Bürger allerdings eingewendet, daß die ihnen dazu verliehenen Einnahmen nicht reichten***). Und noch zur Zeit von De la Mare (1641) waren viele Gegenden in Paris ohne Pflaster†).

In London scheint dieser Fortschritt erst später eingetreten zu sein. Für die Straße Holborn (High Holborn, Highway Holborn, alta via regia in Holborn) ist 1417 ein königlicher Befehl ergangen, wegen ihres gefährlichen Zustandes Steine zur Pflasterung auf königliche Kosten herbeizuschaffen. Aber noch unter Heinrich VIII. zeigt eine Verordnung, daß die Straßen in sehr schlechtem Zustande sind.

In Deutschland scheint Augsburg zu den ersten Städten gehört zu haben, welche (seit 1415††) die Pflasterung ihrer Straßen und Plätze durchführten. Berlin†††) ist spät dazu gekommen. Gegen das Ende

*) Es ist doch zu glauben, sagt Beckmann (Beyträge zur Geschichte der Erfindungen. 1788. Bd. II, 336), daß die reichsten Nationen eher an die Gassen vor ihren Thüren als an die Straßen vor ihren Thoren gedacht haben.

**) Monteil, Histoire des Français des divers états. Tome I, p. 11: „praepositus noster Parisius vellet compellere burgenses Parisius quod ipsi facerent pavari in cheminis extra portam Sancti Martini . . .“

***) Felibien, Histoire de la ville de Paris. I, p. CIV (Paris 1725).

†) Traité de la Police. IV, 197.

††) v. Stetten, Kunstgeschichte der Stadt Augsburg, S. 87. Vgl. Beckmann, Beyträge. II, 351.

†††) Nicolai, Beschreibung der Stadt Berlin. I. S. XXVI.

des 17. Jahrhunderts ist der Neue Markt (1679) und die Königsstraße (1684) — der Mittelpunkt der damaligen Stadt — erst gepflastert worden und zunächst nur theilweise.

Wie mit der Pflasterung scheint mit der Beleuchtung der städtischen Straßen Paris vorangegangen zu sein.

Den Anfang machten Verordnungen (1524, 1526, 1553) — wegen der Unsicherheit der Straßen vor Räubern —, Lichter vor den Fenstern anzuzünden*). Dann folgten (1558) an den Straßenecken Laternen. Indessen wegen der Dürftigkeit dieser Beleuchtung erlangte ein Italiener, Abbé Laudati, die Konzession, Miethfackeln einzuführen (1662). Allmälig wurde die städtische Beleuchtung verbessert, auf das ganze Winterhalbjahr ausgedehnt, die Zahl der Laternen vermehrt (im Jahr 1721 hatte Paris 5772 Laternen).

London ist auch mit der Beleuchtung hinter Paris gefolgt. Noch in den Jahren 1668, 1690, 1716 wurden die Bewohner von London ermahnt, Kerzen zur gewohnten Stunde vor die Häuser zu hängen. Erst später begann die Aufrichtung von Lampen auf den Straßen (1734, 1736, 1739), deren Kosten auf die Nachbarn vertheilt wurden.

§ 494. Die Postanstalten**) des Römerreiches waren mit diesem zusammen schneller verfallen als die großen Straßen. Denn die Steine überdauern die menschlichen Einrichtungen. Im engen Anschlusse an den Riesenbau der römischen Staatsverwaltung war auch die Post eingerichtet, um Nachrichten und Personen zu befördern. Sie war so sehr für den Dienst der Staatsverwaltung bestimmt, daß nur ausnahmsweise, durch besondere kaiserliche Erlaubniß, eine Dienstleistung für Privatpersonen zugelassen wurde.

Die mittelalterlichen Anfänge der Posten fingen einigermaßen an dem entgegengesetzten Ende an. Statt eines großen Interessenten, wie des Römerreiches, und einer umfassenden Organisation waren es die kleinen Interessenten, lokale Körperschaften, Städte, Kaufleute, Universitäten, Ritterorden, welche sich ihre Postanstalten schufen***).

So war es der Deutsch-Ritter-Orden in Preußen mit dem

*) Felibien-Lobineau. Histoire de la ville de Paris. Paris 1725. Bd. II, 951, 977; Bd. IV, 648, 676, 764.

**) Vgl. Syst. II, §§ 292—296, wo aus finanzpolitischem Standpunkte ein historischer Abriß gegeben ist.

***) Vgl. Eugen Hartmann, Entwicklungsgeschichte der Posten von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart, mit besonderer Beziehung auf Deutschland. Leipzig

Hauptsitze zu Marienburg (1276), welcher für seine Verbindungen mit dem heiligen Stuhl, seinem Heermeister in Venedig u. s. w. zunächst wandernde Mönche und bewaffnete Boten brauchte, bei der Ausdehnung des Verkehrs aber eine feste Botenanstalt einrichtete, die seit 1380 die Züge einer wohl organisirten Postverwaltung annahm. Sie machte es möglich, daß der Hochmeister jeden Tag über den Zustand des Landes und über die Verhältnisse des Ordens zuverlässig unterrichtet sein konnte. Allerdings war die Anstalt auf diesen Dienst beschränkt. Die Ordensburgen waren die Poststationen, auf denen die Briefjungen und die Pferde gewechselt wurden. Die Komthure waren zugleich die Postmeister. Im Mittelpunkte stand der oberste Pferdemarschall zu Marienburg, gleichsam der Hofpostmeister.

Die Städte entwickelten ähnlich für ihren wechselseitigen Verkehr die Metzgerposten. Anscheinend an die berufsmäßigen Reisen der Metzger über Land anknüpfend, haben die gelegentlichen Botendienste derselben einen ständigen, vertragsmäßigen, zünftigen Charakter angenommen. Das Postreiten wurde als Reihedienst innerhalb der städtischen Metzgerzünfte, zur Beförderung von Briefen, Paketen, Personen, versehen; entwickelte sich dann zu einem festen Privileg, das bis in das 17. Jahrhundert fortgedauert hat, um den neueren Einrichtungen des Postwesens nur nach zähem Widerstande zu weichen.

Die Universitäten haben von frühe her ihre eigenen Botenanstalten. In den ältesten kaiserlichen Konstitutionen oder päpstlichen Bullen für Universitäten (so in der Konstitution Kaiser Friedrich's I. von 1158 für die Universität Bologna) wird unter den Freiheiten derselben das sichere Geleit ihrer Boten (Nuntii) hervorgehoben. Namentlich die Pariser Universitätsbotenanstalt (die zuerst 1315 in einem Freibrief Ludwig's X. genannt wird, aber wahrscheinlich viel älter ist) ragte durch ihre Bedeutung unter den anderen hervor und breitete ihre Dienste über die Grenzen des eigentlichen Universitätsverkehrs aus. Schon der große internationale Charakter der Studentenschaft und der mannigfaltigen „Nationen", aus denen diese sich zusammensetzte, führte zu weit ausgreifenden Verbindungen. Aehnlich wie in der modernsten Gestalt der heutigen Post scheinen sich mit jenen Botendiensten Geldgeschäfte und Verwandtes verbunden zu haben. Zugleich entwickelte sich eine Berufsgliederung zwischen Großboten, den seßhaften Bürgern von Vermögen, und den Kleinboten, welche die eigentlichen Botendienste zu verrichten hatten.

1868, besonders S. 187 ff. Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. Tübingen 1893.

Am längsten scheinen sich von diesen Einrichtungen des Mittelalters, wie von so mancher gleichaltrigen, die Spuren in England behauptet zu haben. In Oxford sind die Frachtfuhrleute noch bis in die neueste Zeit hinein von der Universität konzessionirt worden*).

§ 495. Das Staatspostwesen der europäischen Länder wird dann durch das Edikt Ludwig's XI. von Frankreich (19. Juni 1464) eingeleitet. Ebenso wie einstmals die Postanstalten des Römerreiches und wie in den Jahrhunderten des Mittelalters die korporativen Postanstalten des Deutsch-Ritter-Ordens, der Städte, der Universitäten, ist diese erste Staatspostreinrichtung für den eigenen Bedarf der königlichen Verwaltung bestimmt. In einem Patent von Ludwig's Nachfolger, aus dem Jahre 1487, kommt zum ersten Male der Name „Postes" vor**). Aus anderen obrigkeitlichen Verordnungen (1480, 1495) geht hervor, daß bereits damals Privatpersonen sich für ihre Beförderung und für ihre Korrespondenz der königlichen Post bedienten.

In Deutschland ist es in Brandenburg, wo die erste landesherrliche Post erscheint, und zwar in demselben Zeitalter, da in Frankreich jene Posteinrichtung begonnen hatte. Kurfürst Albrecht von Brandenburg und seine Nachfolger stellten (1486) eine regelmäßige Verbindung zwischen ihren fränkischen und ihren brandenburgischen Besitzungen her. Ebenso begann in Sachsen-Meißen Herzog Albrecht der Beherzte während seiner Regentschaft (1464—1500) für die Verbindung mit seiner Statthalterschaft von Westfriesland eigene Botenanstalten einzurichten.

In Oesterreich war es um die Mitte des 15. Jahrhunderts Kaiser Friedrich III., der ein regelmäßiges Kurierwesen durch Steiermark, Tirol nach Italien einrichtete. Die Stationen für den Pferdewechsel standen unter Leitung des kaiserlichen Oberjägermeisters Roger di Taxis. Sein Sohn Francesco di Taxis war es, der 1516 eine reitende Botenpost von Brüssel nach Mailand und Rom errichtete, welche von Philipp II. unterhalten wurde und sich an den Kurs Wien-Italien anschloß. Der Enkel Roger's, ebenfalls mit Namen Francesco,

*) Rashdall. The Universities of Europe in the Middle Ages. Oxford 1895. Vol. I, p. 415, note.

**) Auguste Brachet, Dictionnaire étymologique de la langue française (6. édition. Paris 1875): „Poste proprement station, relais de chevaux, dépôt de chevaux, du Latin ‚posita' (proprement: mis en dépôt)". Friedrich Diez, Etymologisches Wörterbuch der romanischen Sprachen (3. Ausgabe. Bonn 1869): „Posta von positus, wegen der aufgestellten Pferde."

erhielt das Lehen eines Generalpostmeisters von Kaiser Maximilian I für dessen sämmtliche Staaten. Dasselbe setzte sich fort unter Sohn und Enkel von Maximilian. Nach dem Tode des Francesco kamen aus der oberitalienischen Heimat die Vettern desselben nach Oesterreich, und durch Dekret Karl's V. vom 28. August 1518 erlangte einer derselben, Johann Baptist, die Erneuerung des Lehens, während die anderen seine Stellvertreter wurden und die einzelnen Bezirke des großen Reiches unter sich vertheilten. Der vierte Sohn des Johann Baptist, Leonhard, succedirte (31 December 1543) als Generalpostmeister von Flandern und wurde zum Freiherrn des Deutschen Reiches erhoben. Ihm folgte 1612 sein Sohn Lamoral. So setzte sich das Reichslehen erblich fort, bis Kaiser Leopold 1695 auch die Fürstenwürde hinzuthat und Kaiser Franz I. 1747 das Reichspostgeneralat als ein wirkliches Thronlehen dem Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis verlieh, wozu 1754 die Einführung in das Kollegium der Reichsfürsten kam, damit dann endlich bei Auflösung des Reiches 1806 daraus ein rückständiges Gebilde übrig blieb, welches erst dem neuen Reiche gewichen ist.

§ 496. Die Entwicklung, welche sich um die Mitte des 19. Jahrhunderts in Deutschland vollziehen sollte, hat sich zwei Jahrhunderte zuvor bedeutungsvoll angekündigt.

Mit dem eigenartigen Gebilde der Thurn und Taxis'schen Post gerieth die territoriale Posteinrichtung des Großen Kurfürsten von Brandenburg in Konflikt.

Auf das Ansuchen des Kaisers an den Großen Kurfürsten (20. December 1659), seine Landesposten aufzuheben und die Reichsposten der Taxis in seinen Landen zuzulassen, trat der Große Kurfürst für „die ungeschränkte Uebung seiner Hoheit und Gerechtigkeiten" ein*) und berief sich darauf, daß in seinen Landen die Posten so gut als immer möglich eingerichtet seien, so daß die gräflich Taxis'schen Postbedienten dadurch nicht wenig aufgemuntert und zu gleichmäßiger schleuniger Beförderung und besserer Bestellung der Post angetrieben worden seien.

Die weit ausgestreckte Lage der brandenburgischen**) Besitzungen und die centralistische Tendenz ihres Herrscherhauses veranlaßte den Großen Kurfürsten (1646), einen Hauptpostkurs durch sämmtliche kur-

*) Hartmann, Entwicklungsgeschichte der Posten, 314 ff.

**) H. Stephan, Geschichte der preußischen Post von ihrem Ursprunge bis zur Gegenwart. Berlin 1859.

fürstliche Lande von Memel bis Cleve anzulegen und 1649 in unmittelbare staatliche Verwaltung zu nehmen, woran die Folgezeit dann (unähnlich anderen Staaten) unwandelbar festgehalten hat.

In dieser Verwaltungseinrichtung des Großen Kurfürsten, in der merkwürdigen Parallelerscheinung dieser Einen Seite des Staatswesens zu dem gesammten Schicksale des preußischen Staats und seines Verhältnisses zu der Neugestaltung der deutschen Dinge — erkennt man Charakter und Bedeutung der Verkehrsanstalten, der Posteinrichtungen im Besonderen. Sie haben dazu mächtig beigetragen, die zerstreuten Theile eines Staatswesens, dessen Fürsten seine Feinde den „König der Grenzen" nannten, zusammenzufassen, die kommende Einheit vorzubereiten, in kleineren Verhältnissen das große Vorbild nachzuahmen, welches aus der Zeit des römischen Reiches vom Alterthum hinterlassen wurde. Für das erste Bedürfniß, die staatliche Gemeinschaft, haben diese Verkehrsanstalten die Aufgabe der Annäherung und der Vereinigung erfüllt, und die Fürsten, welche in Frankreich, England, Deutschland den modernen Staat geschaffen haben, sind sich der Wichtigkeit dieses Werkzeuges für ihre Ziele bewußt gewesen.

Das Vorspiel der ganzen preußisch-deutschen Geschichte von 200 Jahren hat sich bei der brandenburgisch-preußischen Post abgespielt. Bei den zahlreichen fremden Enklaven, bei der Zerrissenheit des eigenen Gebietes mußte mit fremden Herrschaften verhandelt, gestritten, kontrahirt werden. Am meisten mit der Taxis'schen Reichspost, mit welcher endlich 1723 ein Vertrag zu Stande kam. Durch diesen wurde die gegenseitige Zuführung der sämmtlichen Korrespondenz, die gegenseitige Transitbefugniß und eine Allianz gegen die kleinen dazwischen liegenden Territorialposten verabredet.

Eine allgemeine Postordnung vom 10. August 1712 sprach den Postzwang für die Beförderung von Personen und verschlossenen Briefen aus, bekundete hiemit also den Nachdruck, welcher bereits auf den Postverkehr der Privaten gelegt wurde, neben dem ursprünglichen Zwecke des Staatsverwaltungsverkehrs.

Um 1700 ist auch bereits zu Hamburg ein Reisehandbuch erschienen, das in fünfjährigen Perioden neu aufgelegt wurde*). Unter jeder der 57 „vornehmsten Residenz- und Handelsstädte von Europa" ist für jeden Wochentag angegeben, von und nach welchen Ländern und

*) „Die vornehmsten europäischen Reisen, wie solche durch Teutschland, Frankreich, Italien, Holl- und Engelland und Schweden vermittelst der dazu gefertigten Reisecharten nach den bequemsten Postwegen anzustellen und was auf solchen Kurieuses zu bemerken. Hamburg, von Christian Herold."

Städten Posten oder Boten ankommen oder abgehen. Die meisten der Hauptkurse sind durch zwei Wochentage, die Verbindungen mit weit entfernten Ländern durch einen Wochentag vertreten.

§ 497. Wir müssen endlich, um eine Vorstellung von dem Aufschwunge der Verkehrsmittel zwischen dem Mittelalter und der Neuzeit zu gewinnen, einen Blick auf die Entwicklung der Seeschiffahrt werfen.

Der Schiffsbau hatte in den letzten Jahrhunderten des Mittelalters eine Höhe erreicht, die erst seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts überschritten worden ist. Die größten Kriegsschiffe führten 500 Streiter (ohne die Schiffsmannschaft) an Bord*). Die Tragfähigkeit der größten Kauffahrteischiffe belief sich meist auf 500 Tonnen (10 000 Centner), ausnahmsweise auf 1000 Tonnen. Venedig, die größte Seemacht um 1420, besaß 300 Schiffe von hohem Bord mit 8000 Matrosen, 45 bewaffnete Galeeren mit 11 000 Matrosen und 3000 Küstenfahrer von 10—100 Tonnen mit 17 000 Matrosen.

Ihrem Verkehr mit dem Morgenlande verdankte die europäische Schiffahrt wahrscheinlich die Kenntniß von der Polweisung der Magnetnadel. Im 12. Jahrhundert rühmen sich die Chinesen dieser Erfindung; in der Levante war zu Anfang des 13. Jahrhunderts dieselbe in Gebrauch. Indessen ohne die Magnetnadel segelten die Normänner drei Jahrhunderte lang nach Island, während die Portugiesen bis 1434 sich nicht von der Küste hinwegwagten.

Die Küsten Amerikas bildeten eine Reihe von Zielpunkten, deren Erforschung den europäischen Schiffen erst zur eigentlichen Schulung in der Hochseeschiffahrt wurde**). Nachdem Kolumbus das vermeintliche Ostende von Asien im Jahre 1492 gefunden und damit die „Neue Welt" entdeckt hatte, für welche zuerst in Deutschland der Name „Amerika" (nach dem Vorschlage des elsässischen Gymnasiallehrers Waldseemüller 1513) aufgekommen ist***) — hat namentlich die in Bristol ansässige venetianische Familie der Cabot begonnen, die Durchfahrt nach Nordamerika zu erforschen. Seit 1500 befuhr Sebastian Cabot die ganze Ostgrenze des nordamerikanischen Festlandes bis in die Nähe von Florida und entdeckte die Hudsonstraße. Ihm folgten John Davis,

*) Oskar Peschel, Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen. Stuttgart und Augsburg 1858, S. 31 ff.

**) Wilhelm Götz, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels (1888), S. 681.

***) Peschel, Zeitalter der Entdeckungen, 403—415.

Baffin, Hudson, während die südliche Hälfte Amerikas durch Spanier und Portugiesen erkundet wurde. Von der Klarstellung der Festlandsgrenzen durch Magelhaens datirt erst ein geregelter Seeverkehr zwischen dem spanischen Heimathlande und der Kolonialverwaltung an der Südsee.

§ 498. Der Fortschritt der Fahrgeschwindigkeit in der Oceanschiffahrt ist vom Ende des 15. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts nicht groß*). Kolumbus braucht 1493 für die Fahrt von Cadiz nach Tenerifa (180 Meilen) 7 Tage, für die Fahrt von Ferro nach den Kleinen Antillen (630 Meilen) 21 Tage. John Hunter braucht 1787 für die Fahrt von Tenerifa nach Cap Verde (210 Meilen) 9 Tage, John White im selben Jahre für dieselbe Reise ebenfalls 9 Tage. Die Tagesleistung in gerader Richtung ist 1493 26—30 Meilen, dagegen 1787 23—25 Meilen.

Fortschritte in der Sicherheit der Seefahrt wurden herbeigeführt durch die Erfindung des Fernrohrs (1608), durch Bestimmung der Ortslage des Schiffes (zuverlässige Konstruktion der Seeuhren seit 1736) — Fortschritte, in deren Ermangelung selbst die tüchtigsten Seemänner noch zu Ende des 16. Jahrhunderts lange Irrfahrten machten. Dann in der allmäligen Beobachtung der meteorologischen Erscheinungen (periodischer Stürme oder Windstillen), für welche, zumal in Spanien, noch Ende des 16. Jahrhunderts wenig geschehen ist.

Fortschritte wurden auch gemacht in der Größe der Schiffe. Die Spanier und Portugiesen, welche die neuen Erdtheile entdeckten, hatten kleine Fahrzeuge. Zwei Spanier suchten 1499 mit einem Schiff von 50 Tonnen Amerika auf. Von 6 Schiffen des Entdeckers Coëlho (1503) hatte das größte 300 Tonnen. Für Fahrten in den Norden wurden wegen der beweglichen und veränderlichen Eiskörper noch späterhin kleine Segler gewählt: so machte M. Frobisher 1576 mit einem Schiffe von 25 Tonnen und einer Pinasse von 10 Tonnen seine Entdeckungen. Fr. Drake vollbrachte seine zweite Reise um die Welt mit einem Schiffe von 100 Tonnen, einem anderen zu 80 Tonnen und weiteren drei Schiffen zu 50, 30, 15 Tonnen (1578).

Man ging aber in der Handelsschiffahrt wie in der Kriegsmarine zum Bau großer Fahrzeuge über. Die Holländer erlangten wesentlich

*) Wilhelm Götz, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels, S. 683 bis 686. Hier ist eine chronologische Uebersicht von 30 Oceanfahrten aus den 3 Jahrhunderten gegeben. Vgl. S. 692 f.

durch die mächtigen Laderäume ihrer Ostindienfahrer das Uebergewicht im Kolonialwaarenhandel und im Seehandel überhaupt. Die spanische Flotte, welche 52 Segel stark 1591 nach Neu-Spanien überfuhr, hatte 1 Schiff zu 1000 Tonnen, 4—5 Schiffe zu 900 Tonnen, mehrere zu 500 Tonnen; die kleinsten faßten 200 Tonnen. Die englische Ostindiencompagnie sandte 1614 4 Schiffe zu 650, 500, 300 und 250 Tonnen nach ihrem Bestimmungslande ab. 1000 Tonnen war auch für eigentliche Kriegsschiffe im 16. Jahrhundert die Maximalgröße; doch kommt 1610 bereits ein solches mit 1200 Tonnen zu Stande*).

Zur Herstellung einer größeren Festigkeit des Schiffskörpers trug wesentlich die Nothwendigkeit der Schiffsbewaffnung mit schweren Feuerwaffen bei.

IV. Das neue Zeitalter.

§ 499. Die Entwicklungsstufe, auf welche die Verkehrsmittel in dem neuen Zeitalter, d. h. im 19. Jahrhundert, treten, beruht auf zweierlei Momenten.

Das erste ist der Fortschritt der Naturwissenschaft in ihrer Anwendung auf die Volkswirthschaft oder, wie man es kurz zu bezeichnen pflegt, die Technik. Es gelingt derselben, die Naturkräfte in einer bisher unbekannten Weise und mit beispiellosem Erfolge in den Dienst der Verkehrsmittel zu stellen, so die Dampfkraft, so die Elektricität. Für Fortbewegung zu Wasser und zu Lande, für Nachrichtenübermittlung und Gedankenaustausch bieten sie theils mächtig erhöhte, theils völlig neue Werkzeuge dar. Die künstliche Herstellung der Straßen, der Brücken, der Durchbohrungen des natürlichen Erdreiches gewinnt neue Hülfsmittel in der Verarbeitung neuer Stoffe wie zumal in der Anwendung von Mathematik, Physik, Chemie auf die Ausbildung der neuen Ingenieurwissenschaft.

Die Früchte von alledem zeigen sich in der Dampfschiffahrt, in der Lokomotive als neuer Zugkraft der Eisenbahnen, in der Telegraphie und Telephonie, in der Durchbohrung der Alpenrücken, in dem Durchstiche der Landenge von Suez wie in den kühn geschwungenen eisernen Brücken.

Das zweite Moment ist die — wie sonst in der neuen Volks-

*) Lindsay, History of merchant shipping. Bd. III. 94. Wilhelm Götz, Die Verkehrswege, S. 691.

wirthschaft mit den technischen Fortschritten verknüpfte — Kapitalkoncentration und Centralisation der produktiven Kräfte.

Theilweise ruft die neue Technik diese Koncentration hervor. Wie die Anwendung der Dampfkraft auf die Baumwollspinnerei eine koncentrirte Kapitalmasse erfordert, so verlangt das Dampfschiff eine erhöhte Kapitalanlage gegenüber dem Segelschiff. Indessen treibt dieser Ausgangspunkt vorwärts durch die Erkenntniß, daß ähnlich, wie die größere Spindelzahl der mechanischen Spinnerei die Produktionskosten herabsetzt, so auch die gesteigerte Größe des Dampfschiffes seine Oekonomie und seine Leistungsfähigkeit erhöht. Bei den Eisenbahnen vollends ist es dasjenige Wesen derselben, welches durch ihren Namen bezeichnet wird, — die Gebundenheit der Fortbewegung an den eisernen Spurweg — die aus sich selbst heraus eine koncentrirte Kapitalmasse erzeugt, welche der Koncentration des Eisenbahnbetriebes entspricht.

Theilweise werden die Anforderungen erhöhter Koncentration durch die Fortschritte des Staatslebens befriedigt, die wiederum von ihnen hervorgerufen sind. Wie es am deutlichsten in der Entwicklung der deutschen Postorganisation während des letzten Menschenalters sich gezeigt hat, wo die endlich erlangte Einheit des Reichsganzen die Einheit des Postwesens — wenigstens annähernd — mit sich gebracht hat. Weil aber die Höchstleistungen einer solchen Verkehrsanstalt erst durch die Koncentration zu erreichen sind, ist die politische Centralisation ihr wesentlich zu Hülfe gekommen.

§ 500. Wir haben im Folgenden die einzelnen Stücke dieser Entwicklung zu betrachten.

Zuerst ist hervorzuheben, daß neben den großen und eigenartigen Fortschritten, welche das Verkehrswesen des 19. Jahrhunderts kennzeichnen, auch jene einfacheren und älteren Verkehrsmittel erst in diesem Jahrhundert zu ihrem Rechte gekommen sind, von denen die Ueberbleibsel der römischen Welt noch heute stummes Zeugniß ablegen.

Die Chausseen haben, zumal in Deutschland, erst im Laufe des 19. Jahrhunderts theils in ihrer technischen Vervollkommnung, theils in ihrer Ausdehnung eine Entwicklung genommen, welche den schöpferischen Fortschritten des neuen Zeitalters parallel läuft.

Eine amtliche Quelle giebt den Zustand des Großherzogthums Baden im Jahre 1808 in folgender Weise an*): „Die Straßenbauten

*) C. F. Bär, Die Wasser- und Straßenbauverwaltung in dem Großherzog-

in den meisten anerfallenen Landestheilen hatten sich auf die dringendsten Verbreiterungen und Verbesserungen der Fahrbahn, auf Minderung der allerlästigsten Steigen durch Abhebung und Bildung von Hohlgassen, auf Erhöhung einzelner, der Ueberschwemmung am meisten ausgesetzter Straßentheile mit Faschinenunterlagen und auf die dringendste Herstellung von Brücken beschränkt. Den Brücken fehlte es meistens an der für den Wasserabfluß erforderlichen Weite. Die Beschotterung der Straßen geschah nicht selten mit Steinen bis zu ½ und 1 Fuß Größe, und sie wurde in manchen Bezirken erst in Zeiträumen von 8—10 Jahren wiederholt. Die wenigsten Straßen hatten eigentliches Fundament. Selbst die Hauptstraßenzüge waren in schlechtem Zustande. Für den Verkehr der Schwarzwaldorte mußten großentheils Saumpfade benutzt werden, da es selbst an Karrenwegen fehlte."

Ein extremes Beispiel aus den bis dahin geistlichen Fürstenthümern Westphalens im Anfange des 19. Jahrhunderts haben wir an früherer Stelle kennen gelernt. Es ist typisch für Zustände, die an allen Enden in Deutschland damals zu finden waren. Was man einige Jahrzehnte später angesichts der neuen Eisenbahnprojekte erlebte, jetzt erlebte man es angesichts der neuen Chausseebauprojekte — und das inmitten der verheißungsvollsten Bezirke des neuen Jahrhunderts. Als mit Anlage von Kunststraßen in Westphalen angefangen wurde, fand die Auswahl der Weglinien große Schwierigkeiten: man betrachtete sie als ein Uebel, welches jeder möglichst von sich entfernt zu halten strebte, — nicht bloß die unmittelbar Betroffenen, die ihr Land dazu hergeben sollten, sondern auch die anderen, weil sie die Durchmärsche, Einquartirungen, Verlust des Verdienstes an den schlechten Wegen (Vorspann, Ausbesserung der Wagen u. s. w.) fürchteten*). Es sind die Worte des Oberpräsidenten von Vincke, die wir reden lassen.

§ 501. Als technischer Fortschritt greift in den Bau der künstlichen Landstraßen die Methode des Schotten Mac Adam**) ein. Die

---

thum Baden. Karlsruhe 1870, S. 363. Derselbe, Das Straßenbauwesen in Baden. 1890. Emil Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft. Wien 1878. Bd. I, 204 f.

*) Vgl. die Zeitschrift „Hermann". Jahrgang 1816, Stück 15. Berger, Der alte Harkort. 1890, S. 60.

**) Remarks on the present system of road making. London 1819—1822 (6. Aufl.). Deutsche Uebersetzung: Bemerkungen über das gegenwärtige System des Chausseebaues. Darmstadt 1825.

großen Grundsteine fallen, zufolge dieser Methode, fort, und es wird bloß eine 10 Zoll dicke Schicht kleiner Steine angebracht, deren dichter Verband das Wasser abhalten soll.

Die Gesammtlänge der auf Staatskosten unterhaltenen Chausseen im Königreich Preußen betrug im Jahre

1816	420	Meilen
1848	1573	„
1862	1920	„

In der zweiten Hälfte dieser Periode nahmen aber in Preußen besonders die kommunalen Chausseen zu:

1831	299	Meilen
1862	1865	„

Im Jahre 1886 gab es (ohne die neuen Provinzen) 50 000 km (davon 24 000 km staatliche).

Im Königreich Hannover stieg die Meilenzahl der Chausseen 1817—1861 von 94 auf 405*).

Aber keineswegs haben diese Fortschritte in Deutschland allein so lange auf sich warten lassen.

Jener englische Reisende, den wir die französischen Landstraßen gegen das Ende des 18. Jahrhunderts haben rühmen hören, Arthur Young, beschreibt 1770 (in seiner „Reise durch den Norden von England"**) die Landstraße (turnpike-road) zwischen Preston und Wigan, die gegen Wegegelder gebaut und unterhalten war, im Mittelpunkte des späteren Industriereviers, also: „Ich weiß keine zureichenden Ausdrücke, um diese höllische Straße zu beschreiben; wenn man auf der Landkarte sieht, daß es eine Hauptstraße ist, die nicht nur einzelne Städte, sondern ganze Grafschaften verbindet, so sollte man annehmen, daß sie erträglich sei; aber ich warne auf das ernsthafteste jeden Reisenden, der zufällig beabsichtigen könnte, diese entsetzliche Grafschaft zu berühren, daß er sie vermeiden möge wie den Teufel, da tausend gegen eins zu wetten ist, daß er sein Genick oder seine Glieder zerbricht . . . ich habe hier 4 Fuß tiefe Löcher gemessen, und das nur nach einem nassen Sommer; wie muß es erst nach einem Winter aussehen!"

Um dieselbe Zeit, ja noch später, war für einen Ort in Sussex, Horsham, 36 englische Meilen von London, nur zu Fuß oder zu Pferde

*) Karl Karmarsch, Geschichte der Technologie seit der Mitte des 18. Jahrhunderts. 1872, S. 100—102.

**) Tour in the North of England cf. G. R. Porter. The Progress of the Nation. London 1838. Sect. III, ch. 2.

die Hauptstadt erreichbar. Weder Rindvieh noch Schafe konnten nach London getrieben werden; ihr Absatz war auf die allernächste Nachbarschaft gewiesen, daher auf äußerst geringe Preise beschränkt (das Viertel eines fetten Ochsen 15 Schilling). Im Jahre 1838 gingen mehr als 30 Stellwagen täglich durch Horsham nach London und von London, neben zahlreichen Privatwagen, Postchaisen, Frachtwagen, Viehheerden.

Im Jahre 1742 brauchte ein Stellwagen, der zwischen London und Oxford verkehrte, die Zeit von früh Morgens 7 Uhr bis zum Abend des folgenden Tages, mit Nachtruhe auf einer Zwischenstation. Im Jahre 1838 fuhr der Stellwagen denselben Weg in 6 Stunden. Im Jahre 1798 dauerte die Reise von Gosport nach London 19 Stunden (80 englische Meilen). Ein Menschenalter später dauerte dieselbe Reise 8 Stunden, und dieses war damals das übliche Tempo auf den englischen Chausseen, deren Verbesserung diesen Fortschritt erst möglich gemacht hatte.

In Schottland ist vollends erst im 19. Jahrhundert ein besserer Zustand der Landstraßen eingetreten. Erst seit das Board of Works (1803) errichtet worden, um den vernachlässigten Zuständen des Wegewesens abzuhelfen, ist Eingreifendes geschehen. Mehr als 1000 Brücken, 874 Meilen Landstraßen sind gebaut worden. Dadurch ist, nach der Aeußerung von Telford, die Civilisation in jenen Gegenden um wenigstens hundert Jahre vorwärts gebracht worden. Aehnliche große Fortschritte sind in derselben Zeit in Irland gemacht.

§ 502. Etwas Aehnliches gilt vom Kanalwesen, und zwar vorzugsweise von England.

Der Anfang der englischen Kanäle liegt in der Akte von 1755 für eine Verbindung des Mersey-Flusses mit St. Helens, zumal aber in dem Kanalunternehmen des Herzogs von Bridgewater (1758, 1759, 1762), das zur Verbindung von Manchester mit Liverpool führte und von dem Ingenieur James Brindley geleitet wurde.

Erst nach diesem Vorgange und seinen Erfolgen kam der Kanalbau Englands allmälig in Gang: 1771 der Kanal von Leeds nach Liverpool (130 englische Meilen lang); 1777 der Grand Trunk-Kanal (93 englische Meilen). Jedoch die Hauptepoche des englischen Kanalbaues fällt in die Jahre 1790—1805. Im Jahre 1825, in dem kritischen Jahre, da zum ersten Mal das Gesuch um die Zulassung der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester an das Parlament gelangte und da die Kanäle auf der Höhe ihrer Entwicklung standen, gab es 80 Kanal-

unternehmungen*) mit einem Anlagekapital von 13,2 Millionen £ und einer durchschnittlichen Rente von 5¾ Procent.

Auf ihnen bewegte sich die große Masse des Güterverkehrs in der ersten Periode des neuen Zeitalters der englischen Industrie. Der Wendepunkt kam für sie in den dreißiger Jahren durch den Sieg der Eisenbahnen, den die Vertretung ihrer Interessen im Parlament zu verhindern versucht hatte.

Während in England die Eisenbahnen triumphirten, gleichsam in einem freien Spiel der wirthschaftlichen Kräfte, da sich in der Organisation spekulativer Aktienunternehmungen Kanäle und Eisenbahnen gegenüberstanden, setzte sich die staatliche Fürsorge für die Kanäle in Frankreich weiter fort.

Zufolge dem Berichte eines von der Nationalversammlung 1872 niedergesetzten Ausschusses**) besaß Frankreich damals 5073 km Kanäle, davon 3610 km vom Staate gebaut, 683 km von Gesellschaften, 744 km von beiden zusammen gebaut. Der Kostenaufwand für dieselben betrug 818 Millionen Francs, wovon auf das 19. Jahrhundert 702 Millionen kommen, und zwar derart:

1801—1813	jährlich	im	Durchschnitt	3½	Millionen
1814—1830	„	„	„	7	„
1831—1847	„	„	„	15½	„
1848—1851	„	„	„	4	„
1852—1859	„	„	„	3	„
1860—1868	„	„	„	3⅔	„

Der Schwerpunkt der Aufwendungen fällt also in die Jahre 1831 bis 1847.

§ 503. Aus den Entwicklungen der älteren Wegetechnik führt von dem Kanalbau in das eigentlich moderne Gebiet hinüber der Bau des Kanals von Suez***).

---

*) Quarterly Review. 1825. Vol. 32, p. 170.

**) Meine Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik. II. 356 ff.

***) Karmarsch, Geschichte der Technologie, S. 117. Wilhelm Götz, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels, S. 774 ff. de Lesseps, Lettres, journals et documents pour servir à l'histoire de l'Isthme de Suez. Séries 1–5. Paris 1875—1881. O. Ritt, Histoire de l'Isthme de Suez. Paris 1869. W. Lexis, Art. Suezkanal. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. 6. 1894. Jahresberichte an die Generalversammlung der Aktionäre, vgl. Economist, 6 June 1896.

Der Gedanke eines Durchstiches, der das natürliche Hinderniß der Wasserverbindung des Mittelmeeres mit dem Rothen Meere beseitigt, ist, wie wir wissen, uralt (§ 187).

In der neuen Zeit scheint es der abenteuerlich-spekulative Geist der französischen Socialisten gewesen zu sein, welcher diese und ähnliche Unternehmungen zuerst wieder zum Gegenstande der Erörterung gemacht hat*). Saint-Simon suchte den Vicekönig von Mexiko (um 1780) für einen großen Kanalbau zur Verbindung der beiden Weltmeere zu gewinnen; er legte 1787 der Regierung von Spanien einen Plan zur Vollendung des Kanals von Madrid bis zum Meere vor. Enfantin, ein Schüler Saint-Simon's und seines Faches Ingenieur, dachte vermuthlich schon an den Suezkanal, als er, nach der Katastrophe des Saint-Simonismus im Jahre 1832, Aegypten bereiste. Auch soll der eigentliche Schöpfer des Suezkanals, Ferdinand v. Lesseps (geb. 1805), mit den Saint-Simonisten in Beziehungen gestanden haben.

Der große Aufenthalt von 4—5 Tagen, welcher bis zur Eröffnung der Eisenbahn Alexandria-Suez durch die Landenge bewirkt wurde, drängte bereits 1840 zur Vorlegung eines Durchstichplanes durch Lesseps, der dann erst im Jahre 1857 zu den wirklichen Vorarbeiten an Ort und Stelle führte, am 16. November 1869 feierlich vollendet wurde. Im Jahre 1788 wurde es als rasche Fahrt angesehen, von London nach Madras in 108 Tagen zu gelangen, nach 1871 brauchten die Segelschiffe bei günstigem Winde von Glasgow nach Kalkutta 79—93 Tage; im Durchschnitt rechnete man für diese Reise 95 Tage hin und 108 Tage zurück, nach Bombay durchschnittlich 106 Tage hin, 117 Tage zurück, die kürzeste Reise nach Bombay 83 Tage hin, 95 Tage zurück**). Jetzt wurde die Fahrt zwischen England und Bombay regelmäßig in 28 Tagen vollzogen.

Der Kanal von Suez hat $21\frac{1}{2}$ deutsche Meilen (160 km) Länge und die für große Seeschiffe erforderliche Breite und Tiefe, nämlich 58—100 m Breite am Wasserspiegel, 22 m an der Sohle, und eine Tiefe von 8 m. Breite und Tiefe sind nachträglich vergrößert worden (die Tiefe auf 9 m).

Seine Bedeutung für den Schiffahrtsverkehr hat sich in der Entwicklung der Verkehrsmassen von Jahr zu Jahr und in der fortschreitenden Rentabilität erwiesen.

---

*) L. Stein, Der Socialismus und Kommunismus des heutigen Frankreichs. Leipzig 1842, S. 143. Sébastien Charléty, Histoire du Saint-Simonisme. Paris 1896, p. 3 f.

**) Lindsay, History of merchant shipping. Vol. IV, p. 442.

Es gingen durch den Kanal:

Jahr	Schiffe	Netto-Tonnengehalt
1871	765	761 467
1872	1082	1 439 169
1890	3425	6 783 187
1893	3341	7 659 068
1895	3434	8 448 383

Im Jahre 1895 sind 216 938 Passagiere durch den Kanal gereist.

Die Rente der Aktien hob sich von $5\frac{1}{2}$ Procent (1875) auf $11\frac{1}{3}$ Procent (1881), auf $18\frac{1}{2}$ Procent (1890), endlich 20 Procent (1895).

§ 504. Der englische Kapitän Thomas Savery hatte im Jahre 1698 ein Patent für die Konstruktion einer Dampfmaschine erhalten — der ersten, welche zu praktischer Ausführung gelangte*). Der aus Frankreich gebürtige Marburger Professor Papin brachte 1707 ein durch eine Dampfmaschine getriebenes Boot zu Stande, mit dem er von Kassel bis Münden die Fulda hinabfuhr. Nachdem James Watt (1763 ff.) principielle Verbesserungen an der Dampfmaschine vorgenommen hatte, gelang es 1774 zwei Franzosen, dem Grafen Auxiron und einem Ingenieur Perier, auf der Seine ein paar kleine Dampfboote in Bewegung zu setzen, die indessen zu langsam fuhren. Nach einigen anderen mißlungenen Versuchen war es 1806 Robert Fulton aus New York, der das erste Dampfboot baute, mit dem in der That (1807) der Hudson befahren wurde. Unter Fulton's Leitung wurden allmälig 15 Dampfschiffe hergestellt. Bereits 1801 hat der schottische Ingenieur Symington eine Dampfschiffahrt auf dem Forth- and Clyde-Kanal eingerichtet, die zwar nur kurze Zeit unterhalten worden ist, aber Fulton Belehrung gegeben haben soll.

Das erste in Europa zu dauernder Anwendung gekommene Dampfschiff wurde 1812 von Henry Bell für die Fahrt auf dem Clyde (in Schottland) beschafft. Auf dem Rhein ging das erste Dampfschiff 1817, auf der Donau 1818, das erste Seedampfboot im Adriatischen Meere zwischen Triest und Venedig 1819. Im selben Jahre 1819 wurde zum

*) Karmarsch, Geschichte der Technologie, 118 ff. G. R. Porter. The Progress of the Nation. London 1838. Sect. III, chap. 4.

ersten Male der Atlantische Ocean von einem Dampfer (einem amerikanischen) durchfahren.

Im Vereinigten Königreich von Großbritannien und Irland (sammt außereuropäischen Besitzungen) wurden gebaut und registriert

1814: 6 Dampfschiffe, enthaltend 672 Tonnen
1836: 69 „ „ 9760 „

Im Jahre 1836 befanden sich in den Häfen des Vereinigten Königreichs und dessen Besitzungen 600 Dampfschiffe mit 67 969 Tonnen. Die Gesammtheit der Seeschiffe, welche im selben Jahre dem Vereinigten Königreich gehörte, betrug 25 820 mit 2 792 646 Tonnen.

Im Jahre 1896*) dagegen betrug die Zahl der dem Vereinigten Königreich gehörigen registrirten Schiffe insgesammt

20 796 mit 9 020 282 Tonnen;

hievon waren

12 274 Segelschiffe mit 2 735 976 Tonnen
8 522 Dampfschiffe „ 6 284 306 „

Die britische Handelsflotte hat sich also in den 60 Jahren 1836 bis 1896 ihrem Tonnengehalte nach mehr als verdreifacht, während der Antheil der Segelschiffe an dem Tonnengehalt auf weniger als ein Drittel herabgegangen ist (er ist absolut heute fast genau so viel wie im Jahre 1836) und der Durchschnittsgehalt jedes einzelnen Dampfschiffes auf 737 Tonnen gestiegen ist (gegen 140 Tonnen im Jahre 1836), dagegen der Durchschnittsgehalt der Segelschiffe nur auf 223 Tonnen (gegen 108 Tonnen im Jahre 1836).

Die Tendenz zur Koncentration, die sich in den Dampfschiffen fortschreitend offenbart, wird noch deutlicher durch die Ziffern des Schiffsbaues.

Im Jahre 1853 sind auf den Werften des Vereinigten Königreichs gebaut

153 Dampfschiffe mit 48 215 Tonnen
d. h. mit durchschnittlich 315 „

dagegen im Jahre 1896

542 Dampfschiffe mit 462 503 Tonnen
d. h. mit durchschnittlich 853 „

Der anhaltende Rückgang der Segelschiffe gegenüber der Zunahme der Dampfschiffe zeigt sich darin, daß im Jahre 1853 auf britischen Werften

*) Statistical Abstract of the United Kingdom. London 1897.

645 Segelschiffe mit 154956 Tonnen
also durchschnittlich 240 „

gebaut wurden; im Jahre 1896

389 Segelschiffe mit 57467 Tonnen
also durchschnittlich 150 „

Die Segelschiffe schrumpfen immer mehr zusammen, während die Dampfschiffe immer größer werden. Sie ziehen sich damit immer mehr auf Nebendienste der Schiffahrt zurück, während die Dampfschiffe mit ihrer wachsenden Koncentration immer mehr in den Mittelpunkt des heutigen Weltverkehrs rücken und immer wirksamer die Zwecke der Schiffahrt erfüllen*).

§ 505. Die Dampfschiffahrt hat sich neuerdings namentlich im Deutschen Reiche kräftig entfaltet.

Im Jahre 1871 (1. Januar) gab es

4372 Segelschiffe mit einem Nettotonnengehalt von 900 361
147 Dampfschiffe „ „ „ „ 81 994

---

*) Für die Vereinigten Staaten von Amerika haben wir die folgenden Zahlen (Statistical Abstract of the United States. 1896. 19. Number. Washington 1896, p. 376):

Es wurden gebaut

Segelschiffe:

Jahr	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt	d. h. im Durchschnitt
1849	1339	213 970	160 Tonnen
1896	437	89 068	204 „

Dampfschiffe:

1849	215	43 018	200 „
1896	286	138 028	483 „

Die an den britischen Zahlen dargestellte Tendenz ist hier in beiderlei Richtung noch nicht mit gleicher Stärke, bei den Segelschiffen nur in der absoluten und relativen Abnahme des Gesammttonnengehalts, noch nicht in der Verminderung des individuellen Tonnengehaltes eingetreten.

Die Handelsmarine der Vereinigten Staaten betrug

1849 . . . . . 3 334 016 Tonnen überhaupt
1896 . . . . . 4 703 880 „ „

Davon waren

1849		1896
2 871 621 Tonnen	in Segelschiffen	2 396 672
462 395 „	„ Dampfschiffen	2 307 208

Im Jahre 1896 gab es

2524 Segelschiffe mit einem Nettotonnengehalt von 622 105
1068 Dampfschiffe „ „ „ „ 879 939

Der Antheil der Segelschiffe ist zwar 1896 immer noch weit größer als in Großbritannien, jedoch der Tonnengehalt seit 1871 absolut um die Hälfte gefallen, dagegen der Tonnengehalt der Dampfschiffe auf dieselbe Höhe gestiegen, auf der sich 1871 der Tonnengehalt der Segelschiffe befand, während damals die Dampferflotte nur den elften Theil der Segelflotte ausmachte. Von den $1\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen der deutschen Kauffahrteiflotte waren 1896: drei Fünftel Dampfer, zwei Fünftel Segelschiffe.

Der Durchschnittstonnengehalt der Dampfer*) betrug

1871 . . . . . 558 Tonnen
1896 . . . . . 824 „

Auffallender zeigt sich die Größe der Dampfschiffe, wenn man die Dampfer des Nordseegebietes für sich allein betrachtet

1871 71 mit 71 260 Tonnen = 1004 Tonnen
1896 687 „ 735 593 „ = 1070 „

Zugleich sind die Werften des Deutschen Reiches vorzugsweise an dem Bau großer Dampfer neuerdings betheiligt. Die Rhedereiaktiengesellschaft des „Norddeutschen Lloyd" zu Bremen hat seit 1882 nur 4 Dampfer in England bauen lassen, seit 1887 in Deutschland 23 Dampfer; seit 1894 ist kein Schiff für sie mehr in England gebaut worden. Einzelne deutsche Werften (so Blohm und Voß in Hamburg) sind durch ihre Dampferbauten für den „Norddeutschen Lloyd" so in Ruf gekommen, daß sie mit den englischen Werften konkurriren**). In den Jahren 1886—1891 hat der „Norddeutsche Lloyd" $25\frac{1}{2}$ Millionen Mark auf deutschen Werften ausgegeben, $35\frac{1}{2}$ Millionen Mark auf englischen Werften; von 1891—1896 dagegen 57 Millionen auf deutschen Werften und nur 6 Millionen auf englischen Werften***).

Auf der Werft des „Vulkan" in Bredow bei Stettin ist am 4. Mai 1897 der „Kaiser Wilhelm der Große" vom Stapel gelassen für die transoceanische Personenbeförderung des „Norddeutschen Lloyd"†).

---

*) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 18. Jahrgang. Berlin 1897.
**) Abgeordneter Frese, Deutscher Reichstag, 9. December 1896.
***) Staatssekretär v. Stephan, Reichstag, 9. December 1896.
†) Der „Norddeutsche Lloyd" befördert etwa 20 Procent aller Passagiere

Es ist ein Doppelschrauben-Schnelldampfer mit einer Länge von 190,5 m in der Wasserlinie und 198 m über Deck. Seine Breite beträgt 20,1 m, seine Tiefe (die Höhe vom Kiel bis zum Oberdeck) 13,1 m. Der Schiffsraum enthält 13 800 Bruttoregistertonnen, die Wasserverdrängung des Schiffes ist 20 000 Tonnen. Die beiden Maschinen indiciren 30 000 Pferdekräfte; sie verbrauchen täglich 450—500 Tonnen Kohlen. Die Geschwindigkeit soll 22 Seemeilen in der Stunde betragen. Die Einrichtungen für Personenbeförderung sind auf 400 Passagiere in 1. Klasse, für 340 Passagiere in 2. Klasse, für 800 Passagiere in 3. Klasse berechnet. Die Bemannung des Dampfers beträgt 450 Mann, davon 208 Mann für das Maschinenpersonal. Das Schiff ist ganz aus Stahl gebaut und stellt den vollkommensten Typus eines heutigen Oceanschnelldampfers dar.

Selbst in der für die Seefahrt nicht günstigen Zeit der letzten Novemberwoche hat „Kaiser Wilhelm der Große" (1897) die Heimreise von New York nach Southampton mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 22,35 Seemeilen in der Stunde zurückgelegt — die höchste bisher erreichte Schnelligkeit. Die Reisedauer betrug 5 Tage 17 Stunden. Vollends bei der schweren Winterreise in der dritten Woche des December

---

von Europa nach New York. Die Zusammenstellung für das Jahr 1897 ergiebt folgende Zahlen:

	Kajüte	Zwischendeck	Total
Norddeutscher Lloyd	15 196	40 415	55 611
Cunardlinie	15 196	17 303	32 499
Hamburg-Amerika-Linie	10 866	19 550	30 416
White Star Line	10 104	19 271	29 375
Anchor Line	6 478	19 372	25 850
American Line	14 443	11 322	25 765
Cie. Générale Transatl.	6 044	14 264	20 308
Red Star Line	4 493	10 557	10 050
Holland-Amerika-Linie	2 871	10 503	13 374
Fabre Line	22	11 374	11 396
Atlantic Line	82	7 289	7 371
Thingvalla Line	860	3 201	4 061
Allen State Line	1 823	1 050	2 873
Union Line	—	2 332	2 332
Atlantic Transport Line	1 820	—	1 820
Diverse Linien	634	4 201	4 835
	90 932	192 004	282 936

Außerdem beförderte der Norddeutsche Lloyd von Bremen nach Baltimore 722 Kajüte, 8315 Zwischendeck, 9037 total, d. i. New York und Baltimore total 64 648.

(1897), bei Stürmen und hoher See, ist die Ueberfahrt mit einer mittleren Geschwindigkeit von 18,56 Seemeilen in der Stunde zurückgelegt worden.

§ 506. Von wesentlicher Bedeutung für die modernen Fortschritte der Oceanschiffahrt ist die erst im Laufe des 19. Jahrhunderts errungene Kenntniß der Luft- und Meeresströmungen, die planmäßige Fürsorge für die Sicherheit der Meeresfahrten geworden.

Commodore F. Maury, bis zum Secessionskriege Chef des Meteorologischen Instituts in Washington, hat durch seine Studien über die Luft- und Meeresströmungen Bahn gebrochen für die Abkürzung der Segelfahrten auf dem Meere. Bevor Maury's Segelanweisungen erschienen, brauchten die Segelschiffe von England nach Australien 125 Tage, seit ihrem Bekanntwerden die Hälfte*). Man rechnet, daß der Schiffahrt auf allen Meeren durch Maury's Segelanweisungen jährlich eine Ersparniß von 100 Millionen Francs eingebracht ist.

Der erste internationale maritime Kongreß (Brüssel 1853) legte den Grund zu der internationalen maritimen Meteorologie und Geographie, für deren Zwecke die Observatorien heute über die ganze Erde verbreitet sind.

Indem die Dampfschiffe, gleich den Segelschiffen, von den Erforschungen der Luft- und Meeresströmungen Gebrauch machen, ist der Dampf nicht mehr die alleinige Triebkraft, sondern wirkt subsidiär, die Segelkraft unterstützend. Dadurch wächst die Schnelligkeit und die Wohlfeilheit der Triebkraft.

Ferner haben die großen Dampfergesellschaften durch die Führung von Reisejournalen im Laufe von Jahrzehnten alle guten und schlechten Chancen der großen Oceanfahrten festgestellt**). Namentlich aber haben die Kriegsmarinen, vor allem die britische Marine, in der Arbeit eines Jahrhunderts die vorzüglichsten Seekarten angefertigt, selbst für die entlegensten Meere, und sie sind unablässig thätig, dieselben durch immer neue Aufnahmen, neue Untersuchungen zu verbessern.

Schließlich hat England Außerordentliches für die Beleuchtung der Küsten gethan, die seinem Herrschaftsgebiete angehören, und hat durch sein Beispiel dahin gewirkt, daß selbst an den Stellen, die noch in der

*) Ernst Engel, Das Zeitalter des Dampfes. Berlin 1880, S. 174.

**) Adolph v. Wenckstern, Theoretische Begründung der Nothwendigkeit einer starken deutschen Flotte und eines Systems von deutschen Flottenstationen. Berlin 1898, S. 5 f.

Gewalt asiatischer Herrscher liegen, mit der Küstenbeleuchtung begonnen worden ist. Soweit Englands Macht oder Einfluß reicht, sind alle schwierigen Fahrwasser durch Bojen zugänglich gemacht.

Dazu die Seepolizei der englischen Kriegsschiffe, die das Piratenwesen haben verschwinden machen. Der Herrscher der Weltmeere ist auch der Ordner der Weltmeere geworden.

§ 507. Wir wenden uns jetzt zu den Eisenbahnen.

Wer dieses Wort heute und seit einem halben Jahrhundert braucht, verbindet unmittelbar zweierlei mit dem Worte: Spurweg und Dampfkraft.

In der That ruht in der Verbindung der beiden Elemente die entscheidende Stärke dieser Erfindung. Wohl hat es an Versuchen nicht gefehlt, die Dampfkraft ohne Verbindung mit dem Spurwege auf gewöhnlicher glatter (Stadt- oder) Landstraße als Zugkraft anzuwenden. Indessen sind diese Versuche bisher, obwohl sie ungefähr so alt sind wie die Anwendung der Dampfkraft auf den Eisenbahnen, erfolglos geblieben.

Andererseits ist es richtig, daß die Anwendung der Dampfkraft nicht nur das neue Element in dieser Verbindung ist, sondern auch das entscheidende Element für die hohe Leistungsfähigkeit des neuen Verkehrsmittels. Der Spurweg ohne Dampfkraft ist nur die Vorbereitung, und zwar eine sehr unvollkommene Vorbereitung, auf die Eisenbahn des 19. Jahrhunderts.

Wir haben (§§ 478. 481) die Bedeutung der Wegespur für das primitive Straßenwesen kennen gelernt. Bei den Griechen der älteren Zeit ist „Spur" mit „Weg" gleichbedeutend. Wo eine geglättete Straße (nach unseren Begriffen) noch fehlt, da muß die Wagenspur genügen, bis dann, auch bei vorhandener geglätteter Straße, der Vortheil eines besonderen Spurweges für die Erleichterung, Beschleunigung, Verwohlfeilung des Transportes erkannt wird.

§ 508. Auch für eine höhere Entwicklung der Spurwegetechnik*) liefert das Alterthum bereits Beispiele, wenn es wahr ist, daß beim Bau der

*) Das technische Hauptwerk über den Gegenstand ist A. Haarmann (Generaldirektor des Georg-Marien-Bergwerk- und Hüttenvereins): Das Eisenbahngeleis. Geschichtlicher Theil. Leipzig 1891. Außerdem vgl. M. M. v. Weber, Schule des

ägyptischen Pyramiden zum Transport der Blöcke Steinbahnen mit vertieft ausgearbeiten Spuren angewendet worden sind.

In den Jahrhunderten, die uns näher liegen, scheinen es zunächst Holzbahnen gewesen zu sein, welche in den Stollen der Bergwerke am Harz und im Erzgebirge bereits im 15. und 16. Jahrhundert gebräuchlich waren, zur Beförderung von Hundekarren, die mit dem Erze beladen waren. Um die Wende des 16. zum 17. Jahrhundert hat sich diese Einrichtung in die englischen Steinkohlengruben verpflanzt, ist dort allmälig vervollkommnet worden, indem man zur Verminderung der Abnutzung die Holzgestänge mit Eisenblech oder dünnen Flacheisenstäben beschlug, dann (zuerst 1738) gußeiserne Schienen darauf befestigte, welche 1767 von Reynolds, 1776 von Curr, 1789 von Jessop verbessert wurden, bis endlich Birkinshaw schmiedeeiserne Schienen einführte.

Während bis zum Ende des 18. Jahrhunderts die Schienenwege Englands (und vollends des Festlandes) im engsten Sinne lokale waren, von Grundeigenthümern, Bergwerksbesitzern, Kanalgesellschaften zum Gütertransport gebraucht, ist es im Jahre 1801 zum ersten Mal, daß im englischen Parlament eine Konzession zum öffentlichen Betriebe einer Eisenbahn (railway oder tramway gleichbedeutend bezeichnet) ertheilt wird, und zwar für die Verbindung von Wandsworth nach Croydon (bei London) „zum Vortheile des Transports von Kohlen, Korn sowie allen Gütern und Waaren nach und von der Hauptstadt und anderen Orten". Die Konzession wird an eine Aktiengesellschaft ertheilt, die sich „Surrey-Eisenbahngesellschaft" nennt. Alle Personen erhalten das Recht, die Bahn zu den vorgeschriebenen Sätzen mit Pferden und Wagen zu benutzen, vorbehaltlich solcher Vorschriften, wie sie die Gesellschaft hinsichtlich Konstruktion der Wagen und angemessener Benutzung der Bahn zu machen für gut halten wird.

Seit Erlaß dieser Akte werden neue Pferdeeisenbahnen fast in jeder Session des Parlaments sanktionirt. Im Jahre 1821 geht eine Akte durch die beiden Häuser, welche den Bau einer Bahn von bestimmten Kohlengruben bei Darlington nach dem Hafen von Stockton-on-Tees genehmigt. Auf dieser kleinen Bahn war es dann, wo zwar zunächst, wie bei den früheren, nur die Anwendung von Pferdekraft und die Beförderung von Gütern ins Auge gefaßt war, wo es aber den dringenden Vorstellungen von George Stephenson gelang, entscheidende Versuche mit Dampfmaschinen und Personenbeförderung

---

Eisenbahnwesens. 3. Aufl. von Eduard Schmitt. Leipzig 1873, S. 3 ff. K. Karmarsch, Geschichte der Technologie. 1872, S. 103 ff.

zu machen (was im Jahre 1823 durch das Parlament in einer amendirten Akte bewilligt wurde).

Mit diesem Ereigniß ist erst die Eisenbahn im vollen Sinne fertig, und die Engländer unterscheiden fortan, indem sie den Namen „railway" für diese allein vorbehalten, dagegen „tramway" die lokale Bahn mit Pferdebetrieb nennen*).

§ 509. Auch die Dampfmaschine, als Mittel der Fortbewegung, hat ihre lange Vorgeschichte. Schon der erste Erfinder einer arbeitenden Dampfmaschine, der Engländer Savery (im letzten Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts), dachte daran, den Dampf zur Fortbewegung des Fuhrwerks zu gebrauchen; im Jahre 1759 teilte Robinson, damals Student zu Glasgow, dieselbe Idee seinem Freunde James Watt mit, aber der Entwurf kam nicht zur Reife, wiewohl Watt selbst in seiner Patentbeschreibung vom Jahre 1769 eine derartige Maschine angab, zu deren Ausführung keine Schritte gethan wurden. Der erste, welcher einen Dampfwagen wirklich baute, war ein Ingenieur Cugnot in Paris (1769), doch ohne Erfolg. Aehnlich endeten die Versuche des Amerikaners Evans (1772), des Schotten Symington (1784—1786), des Engländers Murdock in denselben Jahren, endlich des Engländers Thomas Allen (1789). An die Verbindung des Dampfwagens mit den Schienenwegen dachte zuerst Richard Trevithick in Cornwallis, welcher 1802 ein Patent nahm und einen Dampfwagen baute, der 1803 in der That versuchsweise benutzt wurde, aber sich unbrauchbar erwies. Ihm folgten mehrere erneute Versuche von Blenkinsop (1812) und den Brüdern Chapman in Newcastle und einigen anderen.

Erst George Stephenson**) schuf einen Dampfwagen, welcher sich bewährte. Er brachte 1814 seine erste Lokomotive auf die Kohlen-

*) Anfangs wird auch railway und railroad promiscue gebraucht (tramway und tramroad). Es hat sich aber dann bald eine Scheidung vollzogen, in diesem Falle nicht zur Bezeichnung verschiedener Arten von Straßen, sondern für die verschiedenen Sprachgewohnheiten von England und Amerika. In letzterem Lande ist es seit lange ebenso Sitte, railroad als die übliche Bezeichnung der Eisenbahnen zu brauchen, wie in England das Wort railway.

**) Es mag hier, neben den oben angeführten Handbüchern, namentlich auf den eingehenden Artikel: Lokomotive (von Schrey) in Viktor Röll's Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens (in alphabetischer Reihenfolge), Bd. V, Wien 1893, S. 2283—2325, hingewiesen werden. Derselbe giebt einen gründlichen, mit vielen Abbildungen ausgestatteten technologischen Abriß der Entwicklung und gegenwärtigen Gestaltung der Lokomotiven und ihrer einzelnen Arten.

eisenbahn zu Killingworth in der Nachbarschaft von Newcastle, baute später dann die Lokomotiven für die Stockton-Darlington-Bahn und gewann 1829 bei einer Wettfahrt der für die Liverpool-Manchester-Bahn konkurrirenden Lokomotiven den Preis durch die große Fahrgeschwindigkeit, welche hauptsächlich auf der geschickten, reichliche Dampferzeugung gewährenden Konstruktion des Kessels beruhte.

Hiemit ist aus den kleinen Verhältnissen der Stockton-Darlington-Bahn die Lokomotive auf die großen Verhältnisse des neueren Personen- und Güterverkehrs übertragen und das Beispiel der Liverpool-Manchester-Bahn (1826 für Güter- und Personenbeförderung mit Dampfkraft konzessionirt) seit ihrer Eröffnung am 17. September 1830 bahnbrechend für das gesammte Verkehrswesen der Erde. Allenthalben, in England wie auf dem Festlande, in Amerika wie in Europa, wird man aufmerksam auf diesen neuen großen Fortschritt, um sich seiner immer allgemeiner zu bemächtigen. Auf den Spott und den Unglauben, welchen ihm soeben noch die öffentliche Meinung, theilweise die Ansicht leitender Autoritäten entgegengesetzt — in England, Deutschland, Frankreich ꝛc. —, folgt jetzt ein Enthusiasmus, der bald seinerseits in das Extrem führt. Bereits im Jahre 1836 weist England eine Ueberspekulation in Eisenbahnunternehmungen auf, welcher ein Jahrzehnt später eine zweite und viel größere folgt, die auch auf die Länder des Festlandes überschlägt. In den Jahren 1826—1843 wurde durch das englische Parlament für Eisenbahnunternehmungen eine Summe von 80 Millionen £ genehmigt, in den Jahren 1844—1847 allein eine Summe von 252 Millionen £.

§ 510. Die Fortschritte, welche durch die Technik der Eisenbahnen errungen worden, sind die folgenden.

Erstens die Geschwindigkeit der Beförderung. Die Schranken derselben liegen praktisch in der Rücksicht auf die Sicherheit und Oekonomie, physisch in der Leistungsfähigkeit der Maschine (eine Lokomotive, welche 400 Tonnen mit Güterzugsgeschwindigkeit zu befördern vermag, würde bei einer bis auf 160 km in der Stunde getriebenen Fahrgeschwindigkeit nur noch ihr eigenes Gewicht befördern können). Aber innerhalb dieser Schranken ist es möglich geworden, an Stelle der höchsten Geschwindigkeit der englischen Diligencen (15—16 km in der Stunde) eine Geschwindigkeit von 70—80 km zu erreichen.

Zweitens die Massenhaftigkeit der Transportmengen. Dieselbe beruht auf der physikalischen Thatsache, daß die gleiche Zugkraft auf dem glatten Schienenwege bei horizontaler Lage des Planums etwa

das Zwölffache verglichen mit dem Transport auf guter Landstraße leistet, bei einer Steigung von 1 : 300 das Sechsfache, bei einer Steigung von 1 : 30 noch das Doppelte. Sie beruht ferner auf den Eigenschaften des mechanischen Motors, vermöge deren eine Dampfpferdekraft ihren faktischen Arbeitsleistungen nach drei lebende Pferde ersetzt. Weg und Motor wirken also zusammen, um Leistungen zu Stande zu bringen, die in der heute vorhandenen Massenhaftigkeit durch thierische Zugkräfte überhaupt nicht bewältigt werden könnten*).

Drittens die Regelmäßigkeit, mit welcher diese Massen bewegt werden. Die gesteigerte Pünktlichkeit des Personen- und Güterverkehrs auf den Eisenbahnen ergiebt sich aus der Statistik der Zugverspätungen, nach welcher etwa um 1 Prozent die fahrplanmäßige Zeit überschritten wird. Der Vortheil dieser Pünktlichkeit erhellt im Zusammenhange eines intensiveren, geordneteren, kultivierteren Volkslebens sowohl für die Bedürfnisse des persönlichen Verkehrs wie für den Gütertransport.

Viertens die Sicherheit für Leben und Gesundheit der Reisenden und des Fahrpersonals. Im Widerspruche mit dem oberflächlichen Eindrucke, welcher die akuten Schrecknisse einzelner großer Eisenbahnunfälle in eine unrichtige Relation zu der Gesammtheit der Fahrten und beförderten Personen bringt, lehrt die Statistik, daß verglichen mit den Postkutschen die Sicherheit eine vielfach größere geworden ist. Bei den französischen Eisenbahnen kam in den Jahren 1835—1875 auf 5 Millionen Reisende 1 Getödteter und auf 580 000 Reisende 1 Verwundeter, während in den Jahren 1846—1855 bei den mit den Diligencen Beförderten auf 355,000 Reisende ein Getödteter und auf 29 570 Reisende 1 Verwundeter kam. Die Ziffern der anderen Länder sind im Ganzen ähnliche. Hiebei ist freilich nicht eingerechnet die Zahl des verunglückten Zugpersonals der Eisenbahnen. Aber bei dem weiten Abstande der Gefahr zwischen altem und neuem Transportmittel bleibt für dieses ein weiter Spielraum, um doch noch einen großen Vorsprung der Sicherheit zu Gunsten der Eisenbahnen übrig zu lassen.

§ 511. Das Moment der „Massenhaftigkeit" äußert sich in der Wohlfeilheit des Transportes auf den Eisenbahnen.

Hier einige Beispiele zum Belege.

Die Kohlenbeförderung kostete in Rheinland-Westfalen um die

*) E. Sax, Die Verkehrsmittel. Bd. II. 6 ff. und meinen Artikel im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. III, 152 ff.

Zeit, da die ersten Eisenbahnen geplant wurden*), für den Tonnenkilometer berechnet durch Frachtfuhrwerk 40 Pfg.; die anfängliche Fracht auf den Eisenbahnen betrug 13—14 Pfg.; die heutige regelmäßig erhobene Fracht beträgt 2,2 Pfg. und der Frachtsatz der Ausnahmetarife bis zu 1,25 Pfg. Aehnlich für Eisen fortschreitende Ermäßigung von 40 Pfg. bis auf 2,2 und 1,7 Pfg. und desgleichen für Getreide. Die durchschnittlichen Einnahmen für Frachtgut (ohne Eilgut) pro Tonnenkilometer sind allenthalben im Laufe der Jahrzehnte bis in die letzten Jahre zurückgegangen. In Frankreich 1855: 7,65 Centimes, 1888: 5,66 Centimes, in Deutschland 1872: 5,91 Centimes, 1887: 4,93 Centimes, in Oesterreich 1872: 8,15 Centimes, 1887: 6,09 Centimes**).

Perdonnet berechnet für das Jahr 1864 den Minderaufwand in Folge der Eisenbahnen im Personen- und Frachtverkehr für Frankreich auf rund 500 Millionen Francs jährlich, d. h. die Zinsen eines Kapitals von 10 Milliarden, während das Anlagekapital der damals im Betriebe befindlichen französischen Eisenbahnen etwas über 4 Milliarden betrug. (Traité élémentaire des chemins d. f. I, XVI ff.)

Auf den preußischen Staatsbahnen***) bestehen vier Wagenklassen mit den Normalsätzen von 2, 4, 6, 8 Pfg. für den Kilometer in den Personenzügen ($4^2/_3$, $6^2/_3$, 9 Pfg. in den Schnellzügen). Daneben werden für Saison-, Retour- und Rundreisebillets Ermäßigungen von 30—40 Procent gewährt. In der I. Klasse reiste (1883/84) kaum 1 Procent aller Reisenden, in der II. Klasse kaum 12 Procent, aber 55 Procent in der III., 30 Procent in der IV. Klasse (etwa $2^1/_2$ Procent war Militär). Ein Jahrzehnt später hat sich dieses Verhältniß weiterhin zu Gunsten der unteren Fahrklassen, zumal der IV. Klasse, verschoben.

Es fanden in zwei Monaten (Mai und Juli) 1893 auf den preußischen Staatsbahnen†) Fahrten statt

in I. Klasse:	210 845, d. h.	0,54	Procent
„ II. „	3 710 303, „ „	9,54	„
„ III. „	16 007 720, „ „	41,14	„
„ IV. „	18 975 730, „ „	48,77	„
überhaupt	38 904 598,	99,99	Procent

*) Vgl. Ulrich, Jahrb. für Nationalökonomie. 1891, 58.

**) Picard, Traité des chemins de fer. IV, 485; I. 584. Vgl. Ulrich, a. a. O.

***) Todt, Archiv für Eisenbahnwesen. 1886, S. 12—44.

†) Neuere Berechnungen über den Personenverkehr auf den königl. preußischen Staatsbahnen von O. Hille, Archiv für Eisenbahnwesen. 1894, 71 ff.

§ 512. Um die Bedeutung der Eisenbahnen für die heutige Volkswirthschaft und ihren eigenen Fortschritt in derselben zu kennzeichnen, mögen hier einige Zahlen für die hauptsächlichen Länder folgen.

In Großbritannien und Irland betrug im Jahre 1843 die Länge der Eisenbahnen 2114 englische Meilen mit einem Kostenaufwande von 64¼ Millionen £ und einem jährlichen Verkehr von 24⅔ Millionen Passagieren (1842).

Im Jahre 1853 gab es 7686 englische Meilen für 273⅓ Millionen £ und 102¼ Millionen Passagiere.

Im Jahre 1896 aber 21 227 englische Meilen für 1029½ Millionen £ und 980⅓ Millionen Passagiere (und 356½ Millionen Tonnen Güter).

Außerdem gab es im Jahre 1896: 1009 englische Meilen „Tramways" mit einem Kostenbetrage von 14⅙ Millionen £ und einem jährlichen Verkehr von 759½ Millionen Passagieren.

In den Vereinigten Staaten von Amerika*) gab es

1843	4 185	englische Meilen Eisenbahnen
1853	15 360	„ „ „
1863	33 170	„ „ „
1895	181 021	„ „ „

Die Zahl der Passagiere betrug

1882	375⅓	Millionen
1895	544	„

Die Masse der Frachtgüter

1882	360½	Millionen Tonnen
1895	763¾	„ „

Das Deutsche Reich**) hatte

1850	ca. 5 500	km Eisenbahnen
1868	16 367	„ „
1881/82	34 382	„ „
1895/96	45 202	„ „

(hievon 31 796 km Hauptbahnen, der Rest vollspurige Nebenbahnen; außerdem 1297 km schmalspurige Eisenbahnen).

*) Statistical Abstract of the United States. Washington 1896, p. 315 ff.

**) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1897.

Das Anlagekapital betrug (für die vollspurigen Bahnen)

1868	3 371⅔	Millionen Mark
1895/96	11 406½	„ „

Die Zahl der Personenkilometer

	(für die vollspurigen Bahnen)		der Tonnenkilometer	
1868	3 212⅕	Millionen	5 042⅓	Millionen
1895/96	13 917¼	„	25 115½	„

§ 513. Nahe mit den Eisenbahnen verbunden sind die elektrischen Telegraphen. Sie haben ihre erste hauptsächliche Verwendung bei den Eisenbahnen gefunden, ja deren Betrieb nach dem Maaßstabe moderner Massenhaftigkeit, Schnelligkeit, Sicherheit erst möglich gemacht. Sie haben daneben der Vermittlung von Nachrichten über weite Entfernungen eine verhältnißmäßig ebenso große, ja noch größere Entwicklung gegeben, wie die Eisenbahnen der Ueberwindung der Entfernungen durch Menschen und Güter. Sie haben die technische Verwendung der elektrischen Kraft zum ersten Mal in großem Stile gezeigt, um allmälig neue Arten der Verwendung und neue Aussichten für die Zukunft daran zu knüpfen.

Auch diese Erfindung ist die Frucht auf einem langen Wege der Vorbereitungen und Versuche. Voraus geht*) der optische Telegraph, dessen erste Anlage von Paris nach Lille (1793) durch Beschluß des Nationalkonvents die Erfindung von Chappe (1791) ins Leben führt, dann von Paris aus nach anderen Richtungen und weiteren Entfernungen (Paris-Mailand 1805) ausgedehnt wird. England folgte 1796 (London-Dover-Portsmouth), Deutschland 1798 (Berlin-Magdeburg-Köln 1833 ff.)**).

Auch hiemit wurde eine ziemlich große Geschwindigkeit der Mittheilung erreicht, derart, daß eine Depesche von Paris nach Straßburg 6½ Minuten (durch 45 Telegraphenstationen) brauchte.

---

*) Vgl. Karl Karmarsch, Geschichte der Technologie, S. 131 ff. Karl Knies, Der Telegraph als Verkehrsmittel. Mit Erörterungen über den Nachrichtenverkehr überhaupt. Tübingen 1857, S. 19—44, 132—144. Gustav Schöttle, Der Telegraph in administrativer und finanzieller Hinsicht. Stuttgart 1883, S. 6 ff. Werner v. Siemens, Lebenserinnerungen. Berlin 1892, S. 123 ff. (besonders über die unterseeischen Telegraphenkabel und die ersten Anfänge derselben).

**) Ueber den optischen Telegraphen Näheres bei Schöttle, Der Telegraph, 144 ff., 175 ff.

Ein Rest des optischen Telegraphen ist heute noch an den Eisenbahnen in Gebrauch, um den Bahnwärtern die Ankunft des Zuges zu melden.

Die erste Idee des elektrischen Telegraphen ist 1753 von einem (C. M.) Ungenannten in Schottland veröffentlicht worden*). Seit 1774 folgte eine Reihe anderer erfolgloser Projekte, welche die Reibungselektricität anwenden wollten. Die Entdeckungen von Galvani und Volta auf dem Gebiete der Berührungselektricität (1789—1800) förderten den Versuch von Sömmering in München (1808—1811). Die Entdeckung des Elektromagnetismus (1819) und des elektrischen Multiplikators (1820) eröffnete den Weg zur Konstruktion brauchbarer elektrischer Telegraphen. Dieselbe gelang in Göttingen (1833) den beiden Gelehrten Gauß und Wilhelm Weber (Drahtleitung vom physikalischen Kabinet zu der etwa 900 m entfernten Sternwarte). Auf deren Veranlassung verfolgte Steinheil in München den Gegenstand weiter, stellte 1837 eine 5500 m lange Drahtleitung her.

Von Steinheil's Telegraphen nahm in Heidelberg der Engländer Cooke Kenntniß und nahm (Juni 1837) mit Wheatstone zusammen ein englisches Erfindungspatent für eine sehr verwandte Konstruktion, welche 1840 bei den Eisenbahnen Anwendung fand. Alle diese Telegraphen waren Nadeltelegraphen (der galvanische Strom bewirkte die Ablenkung der Magnetnadeln, aus der die Zeichen entnommen wurden). Morse in New York machte (September 1837) den Schreibtelegraphen bekannt, der 1843 die erste Anwendung im Großen fand. Cooke und Wheatstone haben den Zeigertelegraphen (1836—1839) konstruirt. Bei dem Schreibtelegraphen druckt ein stumpfer Stift Punkte und Striche in einen Papierstreifen, bei dem Zeigertelegraphen springt ein Zeiger auf die im Umkreise einer Scheibe angebrachten Buchstaben.

Die Ueberwindung der größten Entfernungen verdankt der Telegraph der Legung der unterseeischen Kabel. Wheatstone hat 1840 diesen Gedanken angeregt; der erste praktische Versuch wurde 1846 zwischen Portsmouth und der Insel Wight gemacht; 1848 legte Siemens (Berlin) einen Draht von Deutz nach Köln durch den Rhein. Eine Reihe von kleinen submarinen Erfolgen**) bereitete die großen trans-

*) Der Artikel ist reproducirt in der Zeitschrift des Telegraph. Vereins. I. 3, 94 und bei Knies, Der Telegraph, S. 25 ff., Anmerkung.

**) Werner v. Siemens beschreibt lebendig seine Versuche und Erfolge auf diesem Gebiete seit 1857, da er zwischen der Insel Sardinien und der Stadt Bona in Algier das erste Kabel legte, „das durch Meerestiefen über 1000 Faden glücklich gelegt ist", S. 128.

atlantischen Kabellegungen vor, welche 1856 begonnen, 1857 und 1858 mißglückt, endlich 1865—1866 zum Ziele geführt wurden und seitdem sich mächtig ausgedehnt haben. Anfang 1892 gab es 1168 unterseeische Kabel von zusammen 140 314 Seemeilen Länge und 149 193 Seemeilen Leitungen*).

§ 514. Es ist der Einführung der elektrischen Telegraphen von der ökonomischen Seite her ähnlich ergangen, wie den Postanstalten in ihren früheren Epochen. Zuerst für den Dienst der Eisenbahnen, dann — so namentlich in Deutschland — für den Dienst der Staatsverwaltung geschaffen, ist sie danach (freilich gemäß dem Tempo des neuen Zeitalters sehr bald) in den Dienst des allgemeinen Nachrichtenverkehrs gestellt worden.

Im Jahre 1846 wurde in Preußen von Staats wegen eine Kommission niedergesetzt, um die verschiedenen Systeme des neuen Telegraphen zu prüfen. Der erste Erfolg war die Linie Berlin-Frankfurt am Main, welche im Februar 1849 eröffnet wurde. Bald folgten die anderen Linien, die von Berlin ausgingen.

Der im Jahre 1850 gegründete Deutsch-österreichische Telegraphenverein umfaßte

Ende 1850: 7335 km Telegraphenlinien,

davon Preußen allein: 2475 „

Im Deutschen Reiche gab es

	Telegraphenlinien	Telegraphenanstalten
Ende 1873:	39 867 km	1873: 4 365
1882:	74 313 „	1882: 10 714
1895:	131 915 „	1895: 20 713

Die Zahl der aufgegebenen Telegramme war

1873: 10 668 474
1882: 14 608 783
1895: 30 007 456

In Großbritannien und Irland war die Zahl der aufgegebenen Telegramme

1871/72: 12 473 796
1896/97: 79 423 556

*) Journal télégraphique. Bd. 16, 97.

In den Vereinigten Staaten von Amerika hatte die eine große Aktiengesellschaft, welche mehr und mehr, bis auf einen bescheidenen Rest, das Ganze des Telegraphennetzes centralisirt hat, die Western Union Telegraph Company,

	Linien	Anstalten	Telegramme
im Jahre 1867:	46 270 engl. Meilen	2 565	5 879 282
„ „ 1896:	189 918 „ „	21 725	58 760 444

§ 515. An den elektrischen Telegraphen schließt sich das Telephon (Fernsprecher).

Dieses setzt an die Stelle der „Fernschreibekunst" des Telegraphen die Fernsprechkunst. Statt bloßer Zeichen der Mittheilung in die Ferne ermöglicht es die Mittheilung der lebendigen Laute.

Seit 1877 in Gebrauch gekommen, ist es entsprungen der Erfindung*) des Deutschen Philipp Reis, die dann von dem Amerikaner Bell verbessert worden ist. Der Fortschritt hat sich neuerdings namentlich in der Ueberwindung größerer Entfernungen gezeigt, während anfänglich lediglich die lokalen Entfernungen von Straße zu Straße, von Stadttheil zu Stadttheil in Betracht gekommen sind, das Telephon daher ein Kommunikationsmittel des Lokalverkehrs war. Seit einer Reihe von Jahren giebt es jetzt Verbindungen von Paris nach London, von Berlin nach Hamburg, von Berlin nach Köln am Rhein u. dgl. m.

Im Deutschen Reich wurden bereits 1893 durch den Fernsprecher täglich 886 000 Gespräche gehalten**), im Stadtfernsprechverkehr von Berlin allein täglich 276 757 Gespräche, für welche 19 163 Stadtfernsprechstellen vorhanden waren.

Es gab im Deutschen Reiche

im Jahre 1891: 330 Städte
„ „ 1895: 534 „

mit Fernsprecheinrichtungen; die Länge der Leitungen hatte sich 1891 bis 1895 im Stadtfernsprechbetriebe nahezu verdoppelt (von 112 535 km auf 205 930 km), ebenso die Gesammtzahl der von den Fernsprechvermittlungsanstalten ausgeführten Verbindungen (von 273 355 100 auf 524 472 100) in derselben Frist***).

*) Schenk, Philipp Reis, der Erfinder des Telephons. 1878. Geschichte und Entwicklung des elektrischen Fernsprechwesens. 2. Aufl. 1880.

**) P. D. Fischer, Handwörterbuch der Staatswissenschaften. VI, 201. Jena 1894.

***) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1897, S. 52.

In den Vereinigten Staaten von Amerika hat die Bell Telephone Company, welche thatsächlich das ganze Fernsprechwesen der Union in Händen hat,

im Jahre 1890: 193 213 engl. Meilen
„ „ 1896: 459 728 „ „

Leitung besessen. Die Zahl der täglichen Verbindungen zu Ferngesprächen betrug im Jahre 1896: 2 351 420 oder im Jahre 757 Millionen.

Dagegen ist England noch sehr zurückgeblieben in der Benutzung der neuen Erfindung — wie es scheint, weil die Post- und Telegraphenverwaltung des Reiches die neue Technik nicht in die Hand genommen hat*), obwohl ein Gerichtshof längst entschieden hat, daß der Betrieb des Telephons in den Bereich des Telegraphenmonopols gehöre.

§ 516. Zum Schlusse mag unter den wesentlichen Erscheinungen der Verkehrstechnik des neuen Zeitalters die Post nicht fehlen.

Sie ist, wie wir wissen, keine neue Entdeckung. Aber sie hat von den wirklichen neuen Entdeckungen des 19. Jahrhunderts so ergiebige Früchte geerntet, daß sie selber umgestaltet worden ist in ihrer Leistungsfähigkeit und in ihren Erfolgen für die neue Volkswirthschaft.

Ein Hauptzweig des älteren Postbetriebes ist (jedenfalls relativ) gegen die anderen Zweige ganz in den Hintergrund getreten. Dieselbe neue Technik, welche dieses veranlaßt hat, die Eisenbahnbeförderung, hat die übrigen Zweige der Post zur Entfaltung gebracht. Die große Masse der Personenbeförderung ist auf die Eisenbahnen übergegangen; dagegen haben die Eisenbahnen erst jene Massen der Brief-, Postkarten-, Drucksachen-, Paketbeförderung hervorgerufen, welche den Charakter des gegenwärtigen Postverkehrs ausmachen.

Entsprechend dem Zwecke dieses Kapitels sollen hier zunächst nur einige Zahlen folgen.

Die Zahl der beförderten Briefe war in Großbritannien und Irland

1839	99	Millionen
1842	253	„
1882/83	1281	„
1896/97	1893	„

Die Zahl der beförderten Postkarten war

*) James Samuelson, The civilisation of our day. London 1896, p. 128.

1872	76	Millionen
1885/86	172	„
1896/97	336	„

Die Zahl der Drucksachen

1871	202	Millionen
1885/86	490	„
1896/97	848	„

In Preußen wurden an Briefpostgegenständen befördert

im Jahre 1834	31	Millionen
„ „ 1862	148	„

Im Deutschen Reich Briefsendungen

1873	563	Millionen
1882	950	„
1895	2104	„

An Paketen (ohne Werthangabe) im Deutschen Reich

1873	43	Millionen
1882	76	„
1895	138	„

Dagegen die Zahl der Postreisenden im Deutschen Reich

1873	7,4	Millionen
1882	3,5	„
1895	3,2	„

Wir haben hiemit unseren Ueberblick über die historische Entwicklung der Technik des Verkehrswesens in ihren vornehmlichen Erscheinungen abgeschlossen und gehen jetzt zu deren ökonomischer Betrachtung über.

Zweites Kapitel.

Allgemeine Oekonomik der Verkehrsmittel.

Literatur. Emil Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft. Wien 1878/79. Wilhelm Göz, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. Eine historisch-geographische Untersuchung sammt einer Einleitung für eine „Wissenschaft von den geographischen Entfernungen". Stuttgart 1888. R. van der Borght, Das Verkehrswesen. Leipzig 1894 (Hand- und Lehrbuch der Staatswissenschaften, in selbständigen Bänden herausgegeben von Kuno Francken stein: I. Abtheilung. Volkswirthschaftslehre. 7. Bd.). Adolph Wagner, Finanzwissenschaft. Dritte, vielfach veränderte und vermehrte Auflage. Erster Theil. Leipzig und Heidelberg 1883 (3. Buch, 5. Hauptabschnitt: Kommunikations- und Transportwesen oder Verkehrswesen im engeren Sinne, besonders Eisenbahnen). Karl Knies, Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen. Braunschweig 1853. Derselbe, Der Telegraph als Verkehrsmittel. Mit Erörterungen über den Nachrichtenverkehr überhaupt. Tübingen 1857. G. Cohn, Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik. Leipzig 1874—1883 (Bd. I: Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in England; Bd. II: Zur Beurtheilung der englischen Eisenbahnpolitik; Bd. III: Die englische Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre). Derselbe, Der Staat und die Eisenbahnen. Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. 1879. Bd. 33, S. 1—39. Emil Sax, Transport- und Kommunikationswesen, in Schönberg's Handbuch der politischen Oekonomie. 4. Auflage. 1896. Bd. I.

1. Die Zwecke der Verkehrsmittel.

§ 517. Das Wesen der Verkehrsmittel ist Herstellung der objektiven Verbindungsglieder behufs Ueberwindung der Entfernungen, welche zwischen den in Verkehr tretenden Wirthschaften liegen (vgl. oben §§ 2, 475).

Aus dem Gesichtskreise der geographischen Wissenschaften ist neuerdings von einer zu schaffenden „Entfernungswissenschaft" gesprochen worden*), als einer Lehre von der Ueberwindung der geographischen Entfernungen, und zwar einer Lehre, welche sich der historischen Methode bedient, um die fortschreitende Entwicklung dieser Ueberwindung der Entfernungen zu zeigen.

Unser erstes Kapitel ist ein bescheidener Versuch, den Abriß einer solchen historischen Entwicklung darzustellen, wie es in größerem Maaßstabe der Autor jenes Gedankens selber gethan hat. Indessen, wenn den Geographen die Gesichtspunkte seines Faches zu einer ausgebreiteten Ueberschau der technischen Fortschritte aller Arten, in allen Zeitaltern und Völkern veranlassen, so sieht sich der Nationalökonom vielmehr angetrieben, nach der Zweckmäßigkeit und den Zwecken dieser Technik zu fragen, um sie alsdann in eine Oekonomik der Verkehrsmittel einzuordnen.

Es dreht sich auf diese Weise das fachmäßige Interesse der beiden Wissenschaften einigermaßen nach den einander entgegengesetzten Seiten um. Die „Entfernungswissenschaft" des Geographen setzt gewisse Zwecke voraus als Triebkräfte derjenigen fortschreitenden Technik, die sie beobachtet. Die Nationalökonomie dagegen setzt die Fortschritte der Technik voraus, um die Zwecke derselben zu untersuchen und ihre Zweckmäßigkeit gemäß den ökonomischen Gesichtspunkten zu beurtheilen, oder sie bringt doch jede neue Technik, die am ökonomischen Maaßstabe noch nicht gemessen worden ist, vor den Richterstuhl ihres Gesichtskreises, um ihr den Platz in der Wirklichkeit anzuweisen.

§ 518. Man kann als psychologische Anlässe zur Ueberwindung der Entfernungen unterscheiden**) den Trieb der Selbsterhaltung, den Trieb zur Beherrschung der umgebenden Natur, endlich den Forschungstrieb.

Der Trieb der Selbsterhaltung sammt der Entwicklung aller der Hülfsquellen, welche der Erhaltung des Menschen und der Verbesserung seiner stofflichen Lebensbedingungen dienen, entspricht den Aufgaben der Wirthschaft. Mit wachsenden Bedürfnissen einer steigenden Bevölkerung sucht der wirthschaftliche Mensch die Schranken der nächsten Umgebung seines Haushaltes zu erweitern, indem er die Entfernungen fort-

*) Vgl. Wilhelm Götz, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels, 10 ff.
**) Wilhelm Götz, Verkehrswege, 12.

schreitend überwindet und aus entfernten Landstrichen von entfernten Menschen Güter eintauscht oder sein ganzes Dasein in solche entfernte Gegenden verlegt.

Sowohl der historischen Stufenfolge nach, wie der fortdauernden Bedeutung nach ist dieser Trieb der stärkste, verbreitetste, für die große Masse der Menschen und Völker entscheidende.

Ihm ordnen sich die beiden anderen Triebe unter, welche an sich die höher strebenden sind, oder eben deshalb, weil sie die höher strebenden sind. Sie verknüpfen ihre Ziele mit den Zielen des wirthschaftlichen Triebes, der in jedem Falle — auch da, wo sie selber sich emancipiren und zeitweilig ihre eigenen Wege gehen — auch bei ihnen zu seiner Rechnung kommt.

Was insbesondere den Trieb zur Beherrschung der Natur betrifft, so sehen wir wohl Völkerbewegungen, Völkerwanderungen, Ausdehnungen der Herrschaftssphäre siegreicher Gewalthaber, im Einzelnen den Drang zur Begründung von „Weltherrschaften" und „Weltreichen". In diesen wird sich der selbständige Trieb, der sich von dem ökonomischen Zweck losgelöst hat, nicht leugnen lassen. Jedoch ist eine solche Selbständigkeit im Völkerleben und im Leben einzelner herrschaftsdurstig gestimmter Geister die Ausnahme. Die große Masse der Erscheinungen, in alten Zeiten wie in dem gegenwärtigen Zeitalter, weist vielmehr die überragende Kraft desjenigen Triebes auf, welcher auf die Erweiterung des „Nahrungsspielraumes" gerichtet ist.

Weit deutlicher als der zweite möchte sich der dritte Trieb — der Forschungstrieb — in seiner selbständigen Bedeutung für die Ueberwindung der räumlichen Entfernungen abheben. Es ist namentlich in der neuesten Zeit der aus rein wissenschaftlichem Interesse hervorgehende Drang, die Kenntniß der Erde zur höchstmöglichen Vollendung zu bringen — Durchquerungen des „dunklen Welttheils", Nordpolfahrten u. s. w. — Weil aber dieses rein wissenschaftliche Interesse allezeit die späte Frucht hoher Kultur ist, so vermischt sich, je weiter wir in der „Geschichte der Entdeckungen" rückwärts gehen, mit diesem Erkenntnißtriebe eine Mannigfaltigkeit minder hoher Interessen — Abenteuerlust, Beutelust, Eroberungslust, dann das zum mindesten mehr praktische Interesse der religiösen Propaganda, wie wir alles das an den Conquistadores des 15. und 16. Jahrhunderts kennen gelernt haben.

§ 519. Aus diesen Trieben entspringt bei den Kulturvölkern auf der heutigen Stufe der Gesittung eine Reihe von Zwecken, um derent-

willen die räumlichen Entfernungen überwunden und die Verkehrsmittel solcher Ueberwindung dienstbar gemacht werden.

Aus dem Triebe der Selbsterhaltung entwickelt sich mit dem Reichthum der Bedürfnisse, welcher stets die Folge fortgeschrittener Gesittung ist, eine Vielheit von Zielen, die nur sehr unzureichend bezeichnet werden würden, wenn man sie mit dem primitiven Zwecke des erweiterten „Nahrungsspielraumes" zusammenfallen ließe. Selbst wenn man diesen Begriff im Sinne einer entwickelteren Volkswirthschaft erweitert zu der Mannigfaltigkeit stofflicher Güter, welche die Gegenstände des fortgeschrittenen Völkerverkehrs bilden und ebensowohl den Bedürfnissen an Kleidung, Wohnung, Schmuck, wie den Bedürfnissen an Nahrung, den Bedürfnissen an dem Ueberflüssigen ebensowohl wie den Bedürfnissen an dem Nothwendigen dienen — selbst dann bleibt eine Anzahl von Verkehrszwecken übrig, die der Gesundheit, der Erholung, der Erheiterung, der geistigen Auffrischung, der Geselligkeit, der Freundschaft, der Erziehung, der Bildung dienen.

Aber es ist nicht zutreffend, wenn man diese letztere Mannigfaltigkeit der Zwecke den anderen, die auf stoffliche Zufuhr gerichtet sind, als nichtwirthschaftliche entgegensetzt. In der That ist die Verschiedenheit nur eine Formverschiedenheit — eine Formverschiedenheit der Güter, welche Gegenstand des Verkehrs sind. In dem einen Falle sind es transportable Güter, welche als solche Gegenstand des Güterverkehrs durch das Werkzeug der Verkehrsmittel werden können. In dem anderen Falle sind es nichttransportable Güter, welche an Ort und Stelle aufgesucht werden müssen. Erhebliche Gegenstände, die der Gesundheit, der Bildung, dem Kunstgenusse dienen, lassen sich transportiren und werden damit Dinge, welche den Verkehrsmitteln anvertraut werden. Andere Gegenstände derselben Zweckbestimmung müssen an Ort und Stelle aufgesucht werden (Klima, Landschaft, Völker, Städte, Monumente u. s. w.), weil sie sich nicht fortbewegen lassen. Die Reise an das Krankenbett des Freundes, die gesellige Vereinigung der sonst getrennten Familienglieder zum Weihnachtsfeste, die gelehrten Kongresse und wie viele Anlässe der Art noch sonst — sie fordern die persönliche Fortbewegung der Menschen statt der Güter.

Wollte man hienach einen Verkehr der Güter und der Menschen unterscheiden, so würde man gleichwohl den entscheidenden Punkt fast ebenso wenig treffen, wie mit der Unterscheidung wirthschaftlicher und nichtwirthschaftlicher Zwecke. Denn die Menschen überwinden die Entfernungen auch, um die Fortbewegung der Güter zu bestimmen, zu leiten, zu veranlassen. In der heutigen Volkswirthschaft nimmt der Verkehr

der Geschäftsreisenden — vollends in dem breiteren Sinne, der über den gewöhnlichen Sprachgebrauch weit hinausgeht — einen großen Raum ein. Ferner ist die Wanderbewegung derjenigen Menschen, welche sich selber als Subjekte der Arbeitsleistung, der besseren Erwerbsgelegenheit örtlich verändern, eine sehr umfangreiche.

§ 520. Zutreffender möchte daher eine andere Scheidung der Verkehrszwecke sein, welche in einem verschiedenen Sinne an die Bezeichnung „wirthschaftliche" und „nichtwirthschaftliche" Zwecke anknüpft. In der That ist die Scheidung zwischen Erwerbszwecken und anderen Zwecken gemeint, oder, wie man es zutreffender ausdrücken müßte, die Scheidung zwischen produktiven Zwecken und konsumtiven Zwecken des Verkehrs.

„Wirthschaftlicher" Art sind beide Zwecke. Produktion und Konsumtion sind Vorgänge der Wirthschaft. Der Unterschied aber ist, daß der produktive Zweck die Verkehrsmittel in Anspruch nimmt, um die Güterwelt zu vermehren, der konsumtive Zweck dagegen, um die vorhandenen Güter zu verbrauchen. Der produktive Zweck findet also in seinem eigenen Erfolge die Güter, um den ökonomischen Aufwand, den der Gebrauch der Verkehrsmittel hervorruft, zu ersetzen. Der konsumtive Zweck dagegen setzt das Vorhandensein solcher Güter voraus, vermoge deren auf einen Ersatz aus dem Erfolge der Verkehrsmittel verzichtet werden kann. Der produktive Zweck der Verkehrsmittel begnügt sich damit, in dem Gebrauch derselben eine Auslage behufs größeren Gewinnes zu sehen; der konsumtive Zweck ist, als solcher, Selbstzweck — Selbstzweck im wirthschaftlichen Sinne: mit ihm ist der Zweck aller Wirthschaft, Gütererzeugung und Güterverbrauch, erschöpft.

Die Norm für die produktiven Zwecke der Verkehrsmittel liegt daher in der Produktivität der jeweiligen Anwendung derselben. Die Norm für die konsumtiven Zwecke liegt einmal in der Wohlhabenheit, der Einkommenskraft, der Zahlungsfähigkeit derjenigen Bevölkerung, deren Bedarf die Verkehrsmittel unmittelbar dienen sollen, dann aber in der Bedeutung dieser Zwecke für ihre gesammte Existenz, für die Richtung ihrer Bedarfsgewohnheiten.

§ 521. Unter den konsumtiven Zwecken ist nun aber keiner, der so sehr hervorragt, ja auch die Produktivzwecke überragt, wie der Bedarf der Staatsverwaltung. Bereits in dem Römerreich haben

wir die Höhe der Verkehrsentwicklung und die Mannigfaltigkeit der Zwecke zu bewundern gehabt, für welche dieselbe bestimmt war. Der Hauptzweck, ja derjenige, welcher die ganze Entwicklung bestimmt hatte, gewisse Gattungen von Verkehrsmitteln für sich allein geschaffen hatte, war die Staatsverwaltung in Krieg und Frieden. Ein solches Reich läßt sich nicht zusammenhalten außer durch die stete Verbindung des Mittelpunktes mit allen seinen Theilen, durch die Allgegenwart der Reichsgewalt in den Provinzen, durch die Bereitschaft der Waffen, den Gehorsam an allen Enden zu sichern, durch die Fähigkeit, jeden Punkt in noch so weiter Ferne zu erreichen, an welchem der Gehorsam ins Wanken geräth. Die Centralisation auch der civilen Verwaltung, die Hierarchie des berufsmäßigen Beamtenthums, die Durchführung der einheitlichen Gesetze, die Erhebung der Steuern, die Rechtsprechung in ihren höchsten Instanzen — alles das führt von den Provinzen nach der Hauptstadt und von der Hauptstadt in die Provinzen. Ein beständiges Kommen und Gehen, für welches die Straßen, die Fahrzeuge, die Stationen, die Posten, der Boten- und Depeschendienst ebenso vervollkommnet sind, wie dieses Staatswesen selber.

Die voranstehende Bedeutung der Staatszwecke bei den Verkehrsmitteln erkennen wir auch in der historischen Stufenfolge ihrer Herrichtung. Die Post im Römerreich, der Telegraph in den Staaten des 19. Jahrhunderts, sie werden zunächst hergestellt für den Bedarf der Staatsverwaltung. Die produktiven Zwecke, wie die sonstigen Zwecke des privaten Verkehrs folgen erst später. Nur ausnahmsweise geht einzelnes davon voraus oder dem Staatsdienste parallel (so der Telegraph bei dem Eisenbahndienst).

In halbkultivirten Reichen der Gegenwart wiederum, deren Volkswirthschaft, deren Produktion der neuen Straßen noch wenig bedarf, wie überhaupt der neuen Verkehrsmittel, ist es der Staatszweck, welcher sich zuerst die Eisenbahnen zwischen den Hauptpunkten des Reiches baut, damit dann die minder dringlichen Zwecke des produktiven Verkehrs darauf folgen. So in Rußland um die Mitte des 19. Jahrhunderts.

§ 522. Diese Bedeutung des Staatszwecks für die Verkehrsmittel drückt sich in den ökonomischen Opfern aus, welche für deren Herstellung gebracht werden.

Für produktive Zwecke werden Verkehrsmittel aus der Sphäre der reinen Technik in die Praxis nur in dem Maaße übersetzt werden dürfen, als der produktive Erfolg den ökonomischen Aufwendungen ent-

spricht. Die Frage, ob eine neue Technik der Verkehrsmittel angewendet, in welchem Umfange, auf welcher Stufe der Vollkommenheit sie ausgeführt werden soll, wie reichlich die Gelegenheit zu ihrer Benutzung gemacht werden soll — sie hängt von der Berechnung des ökonomischen Erfolges ab.

Die Eisenbahn zwischen Manchester und Liverpool wurde in den damals schon großen Güterverkehr hineingebaut, der auf den Kanälen sich bewegte und von diesen hinübergeleitet wurde auf die neuen Verkehrsmittel. Wo solch ein augenfälliger Verkehr fehlt, entsteht die Aufgabe einer mühsamen Untersuchung über die Wahrscheinlichkeit des zu entwickelnden Verkehrs, und die erwiesene Unwahrscheinlichkeit bricht über den Bau einer neuen Eisenbahn den Stab.

Der Staatszweck überhebt das neue Straßenprojekt der Nothwendigkeit einer solchen Rechnung. Die Bedeutung einer Eisenbahn, eines Durchstiches für die Landesvertheidigung verlangt nichts als die Bereitschaft der finanziellen Kräfte für ihre Herstellung. Das Vorhandensein der Steuerkraft (des Staatskredits) genügt, und eine Rechnung, welche Kosten und Vortheile abwägt, ist überflüssig. Der Kaiser Wilhelms-Kanal, welcher die Nordsee und die Ostsee verbindet, ist aus Gesichtspunkten der Wehrhaftigkeit des Deutschen Reiches gebaut worden. Er hätte vernünftigerweise nicht gebaut werden können, wenn seine Zweckmäßigkeit an dem Verhältniß von produktiven Erfolgen einerseits, von Herstellungs- und Betriebskosten andererseits hätte gemessen werden sollen. Der Durchstich des Isthmus von Suez dagegen ist aus dem Standpunkt des Güterverkehrs geplant und vollendet worden. Seine Kosten haben sich, als eine Ersparniß gegenüber den Kosten des bisherigen Seewegs um das Vorgebirge der Guten Hoffnung, rentabel erwiesen, und die adäquate Form der spekulativen Unternehmung für diesen produktiven Zweck hat ihr Ziel in dem Grade erreicht, wie wir es kennen gelernt haben. Der Seekanal endlich, welcher Manchester mit Liverpool seit einigen Jahren verbindet, ist wohl aus dem Standpunkt der produktiven Zwecke geplant und in der Form eines spekulativen Unternehmens halbwegs durchgeführt worden; sein Erfolg gleicht aber — ohne ein Werkzeug der Landesvertheidigung zu sein — dem ökonomischen Erfolge des Kaiser Wilhelms-Kanals, nicht demjenigen des Suezkanals.

II. Die Arten der Verkehrsmittel.

§ 523. Den hier erörterten Zwecken, die alle auf Ueberwindung der räumlichen Entfernung gerichtet sind, dienen verschiedene *Arten* von Verkehrsmitteln. Hier ist nicht sowohl von jener Verschiedenheit der Arten die Rede, welche wir in der historischen Uebersicht der technischen Entwicklung kennen gelernt haben, sondern von solcher Verschiedenheit, welche gleichsam die einzelnen Stücke in dem technischen Apparate darstellt, deren sich in einem gegebenen Zeitpunkte das Bedürfniß nach Ueberwindung der Entfernungen bedient. Allerdings nimmt in dem Fortschritt der technischen Entwicklung jedes folgende Zeitalter gleichsam die Ergebnisse seiner Vorgänger in sich auf und weist ihnen ihren Platz im System der Gesammtheit der Verkehrsmittel an.

Die Verschiedenheit der Arten entspringt zunächst der Verschiedenheit des zu befördernden *Gegenstandes*. Hiebei kommt die Frage, ob es Menschen oder Güter sind, welche befördert werden, weniger in Betracht. Denn in beiden Fällen handelt es sich um Lasten, die fortzuschleppen sind, und der Unterschied der Beförderung zwischen Menschen und Gütern hat sich nur in der Qualität der Beförderung, nicht eigentlich in der Technik der verschiedenen Verkehrsmittel bekundet. Das schnellere Pferd, das schnellere Schiff, der schnellere Eisenbahnzug befördert die Menschen; aber Pferde, Schiffe, Eisenbahnen befördern auch die Güter.

Dagegen hat die Entwicklung der Technik des 19. Jahrhunderts den *Nachrichtenverkehr* als eigenartigen Gegenstand von der Beförderung der Lasten abgehoben. Denn jede Art der Telegraphie, auch die anfängliche Technik derselben (optische Signale u. dgl.) emancipirt die Kommunikation entfernter Orte von der Beförderung einer Last (eines Boten) und erzeugt eigenthümliche Werkzeuge des Verkehrs, indem die Uebermittlung der Nachricht, der Gedankenaustausch innerhalb räumlich getrennter Orte, durch den technischen Apparat, insbesondere durch die elektrische Kraft, besorgt wird.

§ 524. Die Verschiedenheit der Arten entspringt ferner den *Bestandtheilen*, aus welchen sich die Verkehrsmittel zusammensetzen oder in welche sie sich zerlegen.

Die regelmäßigen Bestandtheile sind: Straße, Fortbewegungskraft, Fahrzeug. Die Verbesserung dieser einzelnen Theile, der Zusammenhang derselben als ein Ganzes bedingen für die große Masse des Verkehrs die technischen Fortschritte desselben. Je primitiver dagegen, je mehr auf niedere Funktionen beschränkt, desto weniger zusammengesetzt, desto einfacher, ungetheilter sind die Verkehrsmittel.

Das einfachste von allen ist — wie wir es an den Zuständen noch des heutigen Afrika kennen gelernt haben — die eigene Fortbewegung des Menschen. Sie ist das allein Mögliche unter Umständen, da ein gebahnter Weg fehlt, den selbst ein Lastthier für sich verlangt. Oder sie ist das thatsächlich Gegebene auf einer Kulturstufe, da die Einsetzung menschlicher Kräfte als Lastthiere vortheilhafter, sparsamer, den feindlichen Bedrohungen gegenüber zweckmäßiger erscheint.

Dieses primitive Verkehrsmittel weicht den Fortschritten der Verkehrsmittel durch Einstellung thierischer Kräfte, durch Herstellung und Verbesserung von Straßen, von Fahrzeugen, von mechanischen Zugkräften. Aber zuletzt bleibt es auch auf höchster Kulturstufe in einem beschränkten Raume übrig. Diese höchste Stufe ist noch nicht erreicht in demjenigen, was die gegenwärtige Gestaltung der Verkehrsmittel uns zeigt. Aber die neueste Entwicklung derselben deutet bereits darauf hin. So lange nämlich die Ueberwindung von Entfernungen durch den Fußgänger nicht auf dasjenige Maß beschränkt ist, welches entweder die Anforderungen der menschlichen Gesundheit zu befriedigen hat oder aus technischen Gründen der besonderen Berufsleistung gefordert wird, bleibt ein Spielraum übrig, der durch Verbesserungen der Verkehrsmittel ausgefüllt und dem Fußgänger abgenommen wird.

Unter unseren Augen sind, dieser Richtung folgend, die städtischen Fußboten (Pedelle u. dgl.) mit dem Wachsthum der Entfernungen, sei es durch die großen Verkehrsanstalten (Post) ganz abgelöst, sei es durch verbesserte Beförderungsmittel (Eisenbahn, Pferdebahn, Fahrrad), des Fußweges überhoben werden. Zumal das Fahrrad ist es, welches weithin dazu bestimmt ist, wie es bisher schon begonnen hat, den Fuß mechanisch zu beflügeln, den ein bekanntes Bild des klassischen Alterthums der Gottheit des Verkehrs mitgegeben hat. Das Fußbotenwesen der Heeresverwaltung, der civilen Behörden, zumal der Postverwaltung (Landbriefträger!) wird mehr und mehr diese Flügel erhalten.

Die Verkehrstechnik und ihre Durchsetzung im Leben wird auf dieser Bahn fortschreitender Entwicklung so lange zu thun haben, bis jener ideale Punkt erreicht ist, wo allein der Fußgänger übrig bleibt, dessen Leistung eine eigenthümliche Ueberlegenheit für den bestimmten Dienst

behält im Angesicht aller Verkehrsfortschritte, oder der die Ansprüche seiner Gesundheit an Bewegung erfüllt, sei es in den gewöhnlichen Bahnen des täglichen Berufslebens, sei es in den außerordentlichen Uebungen des Fußreisens, Bergesteigens u. s. w.

§ 525. An die Stelle der Fortbewegungskraft, welche der menschliche Fuß sich selber leistet, tritt auf niederen Stufen der Straßentechnik sehr frühe die Hülfskraft der *Thiere* als Mittel der Fortbewegung.

Die Vorzüge der verschiedenen, seit Jahrtausenden gebrauchten Thiergattungen beruhen zum erheblichen Theile in der Fähigkeit, auf ungebahnten, unsicheren, gefährlichen Pfaden vorwärts zu kommen, nicht nur sich selber, sondern auch Menschen und Lasten zu tragen. Pferde, Ochsen, Maulthiere, Esel, Kameele haben ihre kulturhistorische Stellung in der Geschichte der Hausthiere dadurch errungen.

Sobald es gebahnte Straßen giebt, auf welchen *Fahrzeuge* sich bewegen können, verwandelt sich die thierische Tragkraft zum großen Theile in *thierische Zugkraft*, die wiederum gewissen Thierarten ausschließlich zufällt. Für die Länder der gemäßigten Zone ist es seit Jahrhunderten in erster Reihe das *Pferd*, welches diese Zugkraft leistet und je nach seinen verschiedenen Racen dieselbe differenzirt für die Beförderung von Lastfuhrwerken und Personenfuhrwerken. Es ist ebenfalls das Pferd, welches den alten Dienst des Lastthiers zusammenschrumpfen läßt zu dem Dienste als *Reitpferd*.

Auch hier aber zeigt das neue Zeitalter der Verkehrsmittel bemerkenswerthe Wandlungen. An die Fortschritte des Straßenwesens schließen sich sehr bald die mechanischen Zugkräfte, welche das Pferd wie jede andere thierische Zugkraft ersetzen — die Kräfte des Dampfes und der Elektricität. Das Reitpferd seinerseits wird mehr und mehr ein Verkehrsmittel für gewählte Zwecke. Darunter als Hauptzweck der Dienst für besondere Truppengattungen, dann der Zweck bevorzugter Kreise um des Vergnügens oder der Gesundheit willen. In beiden Richtungen hat sich neuerdings die Konkurrenz der neuen mechanischen Technik des Fahrrades (Stahlrosses) bemerklich gemacht, und es läßt sich noch nicht absehen, zu welchen Konsequenzen diese neue Konkurrenz führen kann.

§ 526. Das Stadium der *einfachen* Verkehrsmittel kann erst verlassen und zu den *zusammengesetzten* Verkehrsmitteln übergegangen werden, sobald das *Straßenwesen* eine höhere Technik erreicht hat.

Dieses tritt auf einer verhältnißmäßig späten Stufe der Gesittung ein, wie wir das in der antiken Welt bei den Römern, wie wir das in der Neuzeit seit dem 18. oder 19. Jahrhundert bemerkt haben.

Mit der vervollkommneten *Kunststraße* ist die Möglichkeit der Anwendung eines *Fahrzeuges* gegeben, welches selber erst dann eine gewisse Höhe der Vervollkommnung erreichen kann, wenn die Straße ihm entspricht. An der Sicherheit, Schnelligkeit, an der von dem Wechsel der Jahreszeiten nicht berührten Regelmäßigkeit der Beförderung, an der Ueberwindung der Schwierigkeiten einer Fortschaffung großer Lasten sind Fahrzeug und Straße mit einander betheiligt. Und es ist kein Zufall, daß in dem neuen Zeitalter auf die Epoche brauchbarer Kunststraßen sehr bald die andere Epoche der engsten Verbindung der Kunststraße mit dem Fahrzeug und dieser wiederum mit der gesteigerten Zugkraft des Dampfes (der Elektricität) tritt.

Im Mittelpunkte des neuen Zeitalters steht das höchst zusammengesetzte Verkehrsmittel der Eisenbahn, gleichsam der äußerste Endpunkt der Entwicklung im Gegensatze zu den Anfängen des Fußweges. Aus den natürlichen Elementen hat sich alles in künstliche Elemente umgesetzt, die künstlichen Elemente aber sind in immer engeren Zusammenhang getreten, Spurweg, Lokomotive, Spurwagen hängen fest aneinander. Die Höhe ihrer Leistungsfähigkeit beruht auf der Verbindung ihrer Dreiheit; als einzelne, als einfache Verkehrsmittel sind sie, ein jedes, unbrauchbar; zu zweien verbunden, die Dampfkraft ohne Spurweg oder der Spurweg ohne Dampfkraft, sind sie eine tiefe Herabsetzung der Leistungsfähigkeit der ganzen Dreiheit.

Die bedeutsamen Folgerungen, welche sich aus diesem zusammengesetzten technischen Charakter des hauptsächlichen Verkehrsmittels der Neuzeit für die Oekonomik der Verkehrsmittel ergeben, werden wir alsbald kennen lernen.

§ 527. In den letzten Betrachtungen haben wir nur von *Landstraßen* gesprochen.

Die *Wasserstraßen*, sofern sie, was für die Mehrzahl zutrifft, von der Natur gegeben sind (Flußläufe, Binnenseen, Meere), sind eine natürliche Mitgift der Völker für ihren Verkehr, aber eine Mitgift von der Art, wie die Kohlenschätze oder die mineralischen Lager überhaupt, welche der kundigen Hand harren, die sie heben soll.

Sie *werden* daher erst eine Straße durch die Technik, welche sie

zu brauchen versteht, welche Fahrzeuge baut, die solcher Straße gewachsen sind, Fahrzeuge, die dann ihrerseits die andere Naturkraft wieder einzufangen wissen, welche als Triebkraft dient für die Fortbewegung des Wasserfahrzeuges.

Sind sie das geworden, so bleibt der ferneren Entwicklung immer noch viel vorbehalten für die Verbesserung der natürlichen Wasserstraßen, für Vertiefung, Regulirung der Ströme, für genauere Feststellung der zu befahrenden Stellen der Meere, für Ausrüstung mit Leuchtfeuern und Warnsignalen, für Seekarten u. s. w.

Bis dann zuletzt die Vereinigung dieser Fortschritte mit der Technik der Dampfkraft für den großen Wasserstraßenverkehr ein ähnliches, ja noch größeres Ergebniß herbeiführt, wie die Technik der Eisenbahnen in dem Gebiete der Landstraßen: Schnelligkeit, Massenhaftigkeit, Sicherheit, Wohlfeilheit, die bekannten Momente des Eisenbahnverkehrs, übertragen auf die Weltstraße der Meere.

In der That gelangt diese Parallele zu dem Punkte, wo aus der Analogie ein Wetteifer sich entzündet, bei welchem die Frage entsteht, ob die großen Ueberlandbahnen oder die transoceanischen Schiffe die stärkeren sind in dem Kampfe der neuen Verkehrsmittel.

Ueber das zur Zeit Erreichte hinaus, als ein Problem der Zukunft, geht die *Luftschiffahrt*, die — obwohl schon seit Jahrhunderten — doch immer noch im experimentellen Stadium sich befindet, dem gegenüber der Nationalökonom den Augenblick geduldig abzuwarten hat, da die Technik das neue Land erobert hat. Nur in einigen bescheidenen Anfängen (seit dem deutsch-französischen Kriege) ist dieses Verkehrsmittel für Beförderung von Menschen und Nachrichten bisher gebraucht worden.

§ 528. Wir unterscheiden innerhalb der Gesammtheit der Verkehrsmittel als die im ökonomischen Sinne vorzugsweise bedeutsame Gruppe diejenige der *Verkehrsanstalten*.

Ihr Wesen ist es, eine einheitliche, gemeinsame Veranstaltung zu sein für einen größeren Kreis des Verkehrs. Sie sind die *kollektiven* Verkehrsmittel im Gegensatze zu den *individuellen* Verkehrsmitteln. Sie sind mit den Fortschritten der Technik, zumal in dem neuen Zeitalter, erst recht in den Mittelpunkt der Verkehrsmittel getreten.

Jede Straße ist an sich eine einheitliche Anlage für eine größere Zahl derer, die auf ihr verkehren. Die Kunststraße, vollends die Kunststraße der neuesten Technik, bedeutet eine einheitliche Anlage, auf welche eine große Kapitalkraft verwendet ist. Die engere Verbindung dieser

Straßenanlage mit dem Fahrzeug durch den Spurweg, die Dampfmaschine als Fortbewegungsmittel — sie steigern die Intensität der Kapitalanlage, sie erhöhen die Koncentration des kapitalistischen Betriebes.

Aber daran nicht genug. Die Schnelligkeit, Sicherheit, Massenhaftigkeit, Wohlfeilheit der Beförderung, verlangen ein Ineinandergreifen der Straßen eines Landes, die Einheitlichkeit des Straßennetzes ganzer Reiche, daß daraus ein höchster Typus der Kapitalkoncentration in der modernen Volkswirthschaft hervorgeht.

Und nicht für das Eisenbahnwesen allein. Einheitliche Anstalt für das Ganze eines Reiches und womöglich über dessen Grenzen hinaus will ebenso die Postanstalt sein, welche, auf die Eisenbahnen gestützt, durch die ineinandergreifende Systematik ihrer Anlage und ihres Betriebes desto prompter, zuverlässiger, wohlfeiler wird, je mehr sie durch ein einziges Ganzes den gesammten Bedarf befriedigt, der sich überhaupt auf das Postwesen richtet.

Ein Gleiches gilt von der Telegraphenanstalt, von dem Fernsprechwesen. Je höher ihre technische Leistung für den Nachrichtenverkehr in die Ferne, eine um so kostbarere Kapitalanlage ist sie, um so mehr der Ausnutzung durch einen Massenbedarf bedürftig, und wiederum desto vollkommener genügt sie den Ansprüchen dieses Massenbedarfs, je mehr sie selber auf umfassende Leistungen eingerichtet, je weniger sie individualistisch zersplittert ist.

Aus den eigenthümlichen technisch-ökonomischen Umständen der Verkehrsanstalten heraus sind diese in dem neuen Zeitalter die vollendetsten Typen der Kapitalkoncentration, deren es in den übrigen Theilen der neuen Volkswirthschaft so viele andere, aber keine ebenso große giebt.

Selbst das offene Weltmeer, welches keine Aneinanderkettung von Straße und Fahrzeug kennt wie die Eisenbahn, muß analoge Entwicklungen dulden zufolge der kapitalistischen Anforderungen, welche die fortschreitende Technik der großen Schiffahrt von Jahr zu Jahr in höherem Maaße stellt: ungeheuere Kapitalanlagen in einem einzigen Seedampfer und abermals eine Flotte solcher Dampfer in einer einzigen Anstalt vereinigt.

Die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft hat ihr Kapital in der neuesten Zeit fortschreitend vergrößert. Im Jahre 1847 gegründet, hat sie 1890 ihr eingezahltes Aktienkapital auf 30 Millionen, 1897 auf 45 Millionen Mark erhöht, dazu (1893) Obligationen in Höhe von 15 Millionen ausgegeben; sie konnte bei ihrem 50jährigen Jubiläum darauf hinweisen, daß sie mit 64 Dampfern von 241507 Registertonnen

Raumgehalt an der Spitze aller Rhedereien der Erde stehe, wenn die im Bau begriffenen 5 Dampfer von etwa 50000 Tonnen hinzugerechnet werden*).

III. Verhältniß der Oekonomik zur Technik der Verkehrsmittel.

§ 529. Die fortschreitende Technik im Dienste der Verkehrsmittel wie im Dienste irgend welcher anderer Zwecke des Bedarfs durchläuft mehrere Stadien.

Zunächst ist sie im Stadium der naturwissenschaftlichen Versuche und berührt die Praxis der Volkswirthschaft, der Staatsverwaltung u. dgl. nicht anders, als daß sie von ihnen die Impulse für ihre Bestrebungen empfängt. Sie ist Theorie für praktische Ziele, aber eine Theorie in den Anfängen oder vielmehr eine Hypothese, welcher noch die Beweise fehlen.

Haben die Versuche zu einem Ergebniß geführt, so pflegt dieses nur ein relatives zu sein. Die neue Technik ist hergestellt, aber sie hat Lücken. Nicht bloß jene Lücken, die auch nach großen Erfolgen noch übrig bleiben, wenn der Hauptpunkt der neuen Technik erreicht ist (wie etwa die Lücken der heutigen Eisenbahntechnik), sondern Lücken, welche die Technik noch als eine unfertige ins Leben treten lassen. Die Anfänge der Luftschiffahrt gehören hieher. Einigermaaßen auch die neueste Anwendung der Elektricität, sei es zur Fortbewegung (wo sie sich vorerst noch auf kleine Entfernungen beschränkt), sei es zur Beleuchtung.

Schon in dieses Stadium ragen die Aufgaben eines ferneren Stadiums hinein — die Anpassung der Technik an die Kosten.

Die „reine" Technik, die Technik des Laboratoriums, die Technik, der es allein auf den Triumph ankommt, einen gewissen Erfolg in der Erkenntnis und Leitung der Naturkräfte zu erringen, fragt zunächst nicht nach den Kosten, d. h. nach der ökonomischen Anpassung der neuen Erfindung an den praktischen Nutzen. Die künstliche Darstellung des Diamanten ist an sich ein großer naturwissenschaftlicher Fortschritt. Dieselbe verharrt so lange in dem Stadium der „reinen" Technik, als die Kosten solcher künstlicher Darstellung über die Kosten der Gewinnung natürlicher Diamanten (über „die anderweitigen Anschaffungskosten" im Sinne von F. B. W. Hermann) hinausgehen oder nur ihnen gleich-

*) Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1897, S. 9.

kommen. Denn aus dem Standpunkte praktischer Anwendung ist kein Vortheil erkennbar, der darin liegen sollte, bei gleichen oder höheren Kosten die neue Erfindung an Stelle der alten, die künstliche Darstellung an die Stelle der natürlichen Gabe zu setzen.

Es wird ein großer Erfolg der Naturwissenschaft und der Technik sein, wenn es gelingt, das steuerbare Luftschiff herzustellen. Eine Fülle von Scharfsinn und Erfindungsgeist wird bereits an dem Tage ihre Ernte feiern, wo dieses Ziel erreicht ist. Denn nicht nur die Genugthuung, welche ein solcher Erfolg dem endlichen Finder und seinem Zeitalter gewährt, es sind auch unberechenbare Folgewirkungen für Naturwissenschaft und Technik mit solchem Ergebnisse verknüpft.

Die technischen Erfolge der Elektricität für Nachrichtenverkehr, Beleuchtung, Fortbewegung sind heute längst über dieses Stadium hinausgelangt; aber auch sie haben innerhalb desselben ihre ersten Triumphe gefeiert, und zwar im Sinne der reinen Wissenschaft die größten.

§ 530. Ein so realistisches Zeitalter wie das gegenwärtige, der populäre Maaßstab des weltumgestaltenden Nutzens, den die Naturwissenschaft längst zu ihrem eigenen gemacht hat, der Reiz des Gewinnes, der öfters nicht die eigentlichen Entdecker (wie wir es bei dem elektrischen Telegraphen von Gauß und Weber kennen gelernt haben), desto mehr ihr aufmerksames Gefolge zu stacheln pflegt, — alles das sorgt dafür, daß die „reine" Technik in das praktische Leben hinabsteigt.

Die ökonomische Fragestellung an die neue Erfindung ist gemäß dem Wesen aller ökonomischen Berechnung die nach dem Verhältniß von Kosten und Nutzen. Die Antwort pflegt, sobald es gelungen ist, das Stadium der reinen Technik überhaupt zu verlassen und in das Stadium der praktischen (ökonomischen) Technik überzutreten, zunächst im Sinne einer kostbaren Exklusivität zu lauten. Die Rücksichtslosigkeit gegenüber den Kosten, welche zum Wesen der reinen Technik gehört, nähert sich der Wirklichkeit des Lebens auf der ihr benachbarten Stufe — daß hohe Kosten verlangt werden für die Verwirklichung der Erfindung, und das bedeutet hohe Zwecke, welche so hohe Kosten rechtfertigen.

Diesen logischen Zusammenhang bestätigt die Erfahrung, daß die Erfindungen der Telegraphie, der elektrischen Beleuchtung, der Luftschiffahrt — so kostbar und so unvollkommen obenein sie sein mochten — für die Zwecke des Krieges angewendet worden sind, also für diejenigen, bei denen eine an die Rücksichtslosigkeit der reinen Technik grenzende Aufopferungs-

kraft der Finanzen für die höchsten Zwecke des Gemeinwesens vorhanden ist.

Von dieser Kostenhöhe, die den höchsten praktischen Zwecken entspricht, sucht die Anwendung der Technik stufenweise abwärts zu steigen. Die Erfindungskraft, welche sich mit dem Gegenstande beschäftigt, beschränkt sich immer mehr auf das Problem der ökonomischen Herstellung ihrer Leistungen, auf die Kostenverminderung, oder es tritt dieser Gesichtspunkt neben den Bemühungen um die technische Verbesserung immer mehr in den Vordergrund. Das elektrische Licht ist aus der spröden Höhe eines Beleuchtungsmittels für außerordentliche Zwecke erst durch fernere Fortschritte der Technik in die Sphäre eines verbreiteten Konsums für Straßen, Fabrikräume, Magazine, Wohnungen herabgestiegen. Die hiefür gebotene Voraussetzung der Verwohlfeilung durch technische Fortschritte ist bisher indessen so weit von ihrem Ziele entfernt geblieben, daß es vielmehr der älteren Technik (der Gasbeleuchtung) gelungen ist, durch ihre eigenen Fortschritte (Gasglühlicht) die neuere Technik zu schlagen, und es jetzt erst wieder darauf ankommt, ob in diesem Wettkampf es der Technik der Elektricität gelingen soll (wie manche neueste Andeutungen hoffen lassen), ganz und gar an die Spitze zu kommen durch eine Wohlfeilheit, welche nicht nur das Gasglühlicht, sondern jede andere Beleuchtungstechnik (insbesondere die Petroleumlampe) hinter sich läßt.

Nicht immer geht dieser Fortschritt so schnell vorwärts, wie wir es in den letzten 10—20 Jahren an der neuen Beleuchtungstechnik kennen gelernt haben. Ein wesentliches Stück für die Verbesserung der Eisenbahnbetriebstechnik, das Problem der Rauchverbrennung der Lokomotiven, harrt heute noch der Lösung, wie es die ersten Dampfschiffkonzessionen als Problem gestellt und als Lösung bereits auferlegt haben. Die reine Technik hat das Problem gelöst (Robert Mayer, Mechanik der Wärme, 1874, S. 77 f., nennt die Erfindung des Heilbronner Ingenieurs Schäuffelen, welche erzielt, daß das Brennmaterial, ohne Ruß und schwarzen Rauch zu geben, in der Form binärer Sauerstoffverbindungen austritt). Aber die Kostbarkeit dieser Technik macht sie für die Praxis unbrauchbar, und das Problem wird für diese erst gelöst sein, wenn eine wohlfeilere Technik gefunden ist.

§ 531. Bei der Durchführung der Technik in der Wirklichkeit entwickelt sich nun eine Abstufung unter zweifachem Gesichtspunkte.

Erstens entscheidet der historische Gang der Dinge, vermöge

dessen jedes Neue und so jede neue Technik nur allmälig ihre Zweckmäßigkeit durchsetzt. Es ist also die Stufenreihe zwischen denjenigen Haushaltungen (öffentlichen und privaten), welche die zweckmäßige Einrichtung aufnehmen, sei es unmittelbar nachdem ihre objektive Gültigkeit erkannt ist oder in längerem zeitlichem Abstande unter dem Einflusse der üblichen hemmenden Ursachen — Mangel an Einsicht, Mangel an ökonomischen Mitteln, Haften am Alten.

Für diese historische Stufenfolge ist wesentlich entscheidend der allgemeine Unterschied wirthschaftlichen Kulturgrades in den verschiedenen Schichten der Bevölkerung in Stadt und Land, in Großstadt und Kleinstadt, in dem Gesammtcharakter der ganzen Volkswirthschaft. Je weiter abgerückt von den Spitzen der Entwicklung, um so mehr ist jede dieser Schichten den hemmenden Ursachen unterthan, welche das Neue und Zweckmäßigere ablehnen, bloß weil es neu ist — öfters unter dem Einfluß verkehrter Vorurtheile (etwa von der Gefährlichkeit der Gasbeleuchtung im Vergleiche zum Petroleum u. dgl. m.).

Zweitens entscheidet die rationelle Anpassung der verschiedenen für eine gegebene Bedarfsgruppe möglichen Arten der Technik über ihre Abstufung für den Bedarf dieser Gruppe im Einzelnen. Diese Anpassung stellt aus dem alleinigen Standpunkte der Zweckmäßigkeit jede mögliche Technik der Beleuchtung, der Kraftentfaltung, der Beförderung, der Verkehrsmittel überhaupt an ihre richtige Stelle. Die Norm dafür ist die Verhältnißmäßigkeit von Oekonomik und Technik, d. h. die Anwendung derjenigen der verfügbaren Stufen der Technik, welche dem ökonomischen Aufwande für den gegebenen Fall entsprechen.

Da, wo ein sehr geringer Lichteffekt erforderlich ist, wird beispielshalber die Oekonomie die Technik des elektrischen Bogenlichtes verwerfen und sich mit irgend einer Technik von geringerer Leistungsfähigkeit, aber auch geringerer Kostbarkeit begnügen, mag immerhin die Beleuchtungstechnik des Bogenlichtes die absolut wirksamste und für einen größeren Lichteffekt wohlfeilste sein.

In ähnlicher Weise wird eine Stufenordnung der verschiedenen Verkehrsmittel aus ökonomischem Standpunkte sich ergeben.

§ 532. Während in anderen Gebieten der fortgeschrittenen Technik des neuen Zeitalters eine richtige Stufenordnung sich von selber herstellt durch die Norm der verfügbaren wirthschaftlichen Kräfte jeder Haushaltung, während auf solchen Gebieten eher über die Langsamkeit zu klagen ist, mit der die rationellen Fortschritte im Leben sich durchsetzen

gegenüber den historischen Hemmnissen der Sitte, des Vorurtheils u. s. w. — ist es im Gebiete der Verkehrsmittel ein eigenthümlicher Grund, welcher dazu beiträgt, solche Stufenordnung zu verwirren.

Weil nämlich, wie wir weiter unten des Näheren sehen werden, es in dem Wesen der Verkehrsanstalten (des wichtigsten Theiles der Verkehrsmittel) liegt, daß sie von großen einheitlichen Unternehmungen, zumal von öffentlichen Körperschaften, hergestellt und verwaltet werden, so tritt in einem demokratischen Zeitalter wie dem unsrigen leicht an solche öffentliche Anstalten die Zumuthung heran, ihre Leistungen der Gesammtheit darzubieten mit Hintansetzung derjenigen rechnerischen Schranken, welche geeignet sind, den Kreis der sich ihrer Bedienenden zu verengern. Vom Staats- oder Reichsganzen dargeboten, haben die Dienste der neueren Eisenbahnen, Telegraphen, Posten, Telephone ihre Popularität desto schneller erworben, je mehr sie mit dem Ansinnen behaftet wurden, unterschiedslos der Gesammtheit, mit Hintansetzung ökonomischer Erwägungen, zu dienen.

Die Vorurtheile gegen die Gefahren der Eisenbahnfahrt, gegen die Nützlichkeit der Telegraphen oder Telephone sind mit auffallender Schnelligkeit überwunden worden, in dem Maaße, als diese Dienste neuer Verkehrsmittel zu niedrigen Preisen dem Publikum dargeboten wurden. Weit über die Zerstörung solcher Vorurtheile hinaus hat sich eine übertriebene Ansicht von der Bedeutung dieser Verkehrsmittel entwickelt, welche das Gegentheil einer verlangsamten Anerkennung ihrer neuen Technik ist, und welche die ökonomische Stufenordnung alter und neuer Technik verwischt.

Ein Beispiel hervorragender Art bietet der Telegraph. Als neue Technik ein bewundernswerther Fortschritt, bestimmt, eine eilige Nachricht in kürzester Frist zu übermitteln, ein Fortschritt, der vollends Großes leistet, seitdem es der Technik des Telegraphen gelungen ist, durch die submarinen Kabel den ganzen Erdkreis zu umspannen und in wenigen Minuten oder Stunden die Verbindung der Nachrichten über solche Entfernungen herzustellen, — ist thatsächlich die Anwendung dieses Verkehrsmittels nicht auf die Fälle beschränkt worden, in denen ernsthafterweise von Dringlichkeit der eiligen Uebermittelung die Rede sein konnte.

Eine nun allmälig festgewordene Gewohnheit hat den Telegraphen zum Luxusspielzeug für breite Massen des Nachrichtenverkehrs gemacht, die nicht im mindesten Anspruch darauf erheben können, überhaupt ernsthaft genommen zu werden, geschweige denn dringlich und eilig zu sein. Neben Manchem, was in dieser Hinsicht minder sichtbar und

dennoch ausgebreitet sich entwickelt hat (im geselligen Verkehr u. dgl.), ist es besonders das Zeitungswesen, und dieses wiederum nach tonangebendem amerikanischem Vorbilde, welches das Mittel zum Zweck erhoben hat. Nicht daß irgend welche wichtigen Nachrichten, deren schleuniges Bekanntwerden der Welt in politischer, ökonomischer, kultureller Hinsicht von Bedeutung ist, durch die Technik des neuen Zeitalters möglichst schnell und allgemein über den Erdkreis verbreitet werden — nicht dieses Interesse steht im Mittelpunkt des heutigen Nachrichtenwesens der großen Tagesblätter, sondern die Anfüllung ihres Raumes mit einer Masse indifferenter, ja überhaupt nicht mittheilenswürdiger Notizen, in deren Ausführlichkeit und Schnelligkeit das größte und finanzkräftigste Zeitungsunternehmen seine Virtuosität vor den übrigen seinesgleichen bekundet. Lange Reden, die überhaupt nicht gelesen zu werden verdienen; konventionelle Vorgänge, die lediglich ihren Typus in ödem Einerlei wiederholen; Unglücksfälle, deren Beschreibung die Phantasie auf eine schädliche Weise beschäftigt, daher immer noch früh genug kommt, und Aehnliches mehr.

Es wäre eine Aufgabe nützlicher Kritik, wenn einmal planmäßig festgestellt werden könnte, wie viel von unserem heutigen Telegraphen- und Telephonwesen angemessenen Zwecken dient, wie viel nicht.

§ 533. Trotz dieser Störungen bleibt im großen Ganzen die Stufenordnung dennoch bestehen.

Ein Stück desjenigen Nachrichtenverkehrs, welcher der Post gebührt, wird ihr durch den eben gekennzeichneten Verkehrslurus entzogen. Die große Masse des Nachrichtenverkehrs läßt es zuletzt doch dabei bestehen, daß sich Telegraph und vollends Telephon in den oberen Schichten der Pyramide des Nachrichtenverkehrs behaupten, die Post die große breite Unterschicht für sich behält.

Aus einfachen Gründen. Es ist doch nur ein bescheidener Theil vom Ganzen, der die Bedingungen für jene Verschiebung der Stufenordnung zu seiner Verfügung hat, die theils in den Umständen des Nachrichtenverkehrs, theils in der besonderen Organisation desselben, theils in den ökonomischen Kräften der einzelnen Haushaltungen liegen. Es ist doch nur bis zu einem gewissen Grade, daß die Unvernunft, die Frivolität, die verkehrte Vorstellung einen Mißbrauch der Verkehrsmittel hervorruft, während im Uebrigen eine vernünftige Ordnung sich durchsetzt.

Am deutlichsten beobachten wir das in dem Gebiete der großen Transportmittel.

Die große Eisenbahn schafft durch ihre Natur bis zu einem gewissen Grade eine Stufenordnung, indem sie durch die eigene Größe ihrer Verhältnisse abstößt, was für sie zu klein ist. Handgreiflich zeigt sich dieses in dem Lokalverkehr einer großen Stadt. Wohl bedarf derselbe, sobald die Stadt die Größe des heutigen London, Paris, Berlin, New York erreicht hat, des Verkehrmittels großer Eisenbahnen, welche die sich immer weiter über die Peripherie hinaus zerstreuende Bevölkerung regelmäßig nach dem Mittelpunkte, nach den Geschäftsvierteln, aus den Wohnungen in die Stätten ihres täglichen Berufes schaffen und von diesen Zielen wieder zurückbefördern.

Indessen in dem Wesen der Eisenbahnen liegt die Nothwendigkeit eines anspruchsvollen Apparates von Stationen, einer Abtrennung vom städtischen Straßenverkehr, einer daraus folgenden Seltenheit der Zugangsstellen, daß für die große Masse des im engeren Sinne lokalen Verkehrs der Großstadt der Aufwand an Zeit und Mühe zu schwer würde, wenn man auch für diese Zwecke die Eisenbahn benutzen wollte.

Für diese Zwecke bedarf es daher, selbst die gleiche oder die größere Wohlfeilheit des Beförderungspreises der Eisenbahn vorausgesetzt, kleinerer, minder anspruchsvoller, für große Zwecke minder leistungsfähiger, aber eben darum für den kleineren Zweck des städtischen Straßenverkehrs in höherem Grade leistungsfähiger Transportmittel, welche keine großen Stationen, keine entfernten Zugangsstellen erfordern, vielmehr sich leicht und bequem dem Straßenverkehr der Fußgänger anschmiegen. Die „Straßenbahn" (Pferdebahn, elektrische Bahn, Dampfbahn) ist die durch die Bedürfnisse des Verkehrs selbst erzeugte Nebenbahn der großen Eisenbahnen.

§ 534. Es ist vollends dasselbe der Fall mit jenen älteren Transportmitteln, welche gleichsam als die früheren Schichten in der Entwicklung der Verkehrsmitteltechnik sich nach und nach angesetzt haben, um vor den Fortschritten des neuen Zeitalters an einen bescheideneren, aber immer noch wichtigen Platz zu rücken.

Der Personenverkehr der Post, einstmals der Hauptzweig des Postverkehrs, oder mindestens einer der Hauptzweige (in Deutschland und benachbarten Ländern), ist durch die Eisenbahnen, gleich allem Personenverkehr auf den Chausseen und in den von Pferden fortbewegten Fuhrwerken, durchaus an eine untergeordnete Stelle gerückt worden. Alle Hauptstraßen, aller Hauptverkehr ist den Eisenbahnen zugefallen.

Nur ausnahmsweise, unter eigenthümlichen Umständen, hält die große Landstraße und das Fuhrwerk den Personenverkehr noch fest — wie auf einzelnen Alpenstraßen der Schweiz.

Aus der herrschenden Stellung sind diese älteren Verkehrsmittel zusammengeschrumpft zu der dienenden Stellung bloßer Nebenstraßen, Zufuhrwege, Hülfswerkzeuge, welche dem Hauptstrom des Verkehrs als bescheidene Nebenflüsse seine großen Massen von allen Seiten zuführen, als kleine Kanäle, durch welche sich diese Massen zu ihrem Ziele wieder verlaufen. Wie im Personenverkehr, so im Güterverkehr. Historisch hat sich diese Entwicklung im Sinne der Herabdrückung von der Herrschaft zur Dienstbarkeit gelegentlich so handgreiflich vollzogen, daß dieselben Frachtfuhrunternehmungen, welche auf den Landstraßen, auf den Kanälen einst den großen Güterverkehr in Händen hatten, herabgesunken sind zu Rollfuhrunternehmungen für die Bedienung der Eisenbahnen. In England giebt es merkwürdige Beispiele dieser Art.

Auf diese Weise enthält die *rationelle* Stufenordnung der verschiedenen Verkehrsmittel, welche der Technik eines weit fortgeschrittenen Zeitalters zur Verfügung stehen, das Abbild der *historischen* Stufenfolge der Erfindungen: Fußgänger, Reiter, Fuhrwerk, Pferdebahn, Eisenbahn. Nur im Einzelnen erlaubt sich die neue Technik ihre Einschaltungen in diese Stufenfolge, so zumal die Ausrüstung des Fußgängers (Reiters u. s. w.) mit dem Fahrrad, die Fortbewegung der Straßenbahn durch die elektrische Kraft.

§ 535. Daneben schafft sich *jede Art* der Verkehrsmittel ihre *eigene Differenzirung*.

Die alte Beförderung durch Fuhrwerke, Pferde u. s. w. hat, sobald es nur überhaupt gute Landstraßen gegeben, eine Stufenordnung der Qualitäten der Beförderung erzeugt, welche der Verschiedenheit der Zwecke und der Zahlungsfähigkeit entsprach. Die Qualität der Zugthiere, der Reitthiere, der Fuhrwerke, die dadurch hervorgebrachte Schnelligkeit, Sicherheit, Pünktlichkeit, Bequemlichkeit hat bereits vor dem neuesten Zeitalter in den Fuhrunternehmungen und Postanstalten ein System von Klassen mit entsprechender Verschiedenheit der Preise erzeugt.

Reicher, mannigfaltiger hat sich das Gleiche an den neuen Verkehrsmitteln entwickelt, an den Eisenbahnen und Dampfschiffen. Und zwar in doppelter Richtung.

Einmal bietet die Großartigkeit dieser neuen Verkehrsmittel (Verkehrsanstalten) Gelegenheit zu einer Theilung, weil in ihrem weiten

Bereiche so viel mehr Spielraum ist zu mannigfaltigen Leistungen. Dieselbe Eisenbahn giebt Gelegenheit zu schnellen und langsamen, zu leichten und schweren Zügen, zur Anwendung verschiedener Lokomotiven und verschiedener Wagen, zur Beförderung von Personen und zur Beförderung von Gütern, zur Beförderung jeder dieser beiden Hauptgattungen des Verkehrs in einer Reihe verschiedener Klassen. Eine Mannigfaltigkeit der Abstufungen, welche entfernt nicht bei den Verkehrsmitteln der älteren Zeit erreicht werden konnte. Es mag heute bloß für den Personenverkehr an Schnelligkeit, Bequemlichkeit, Sicherheit der Beförderung, bei Berücksichtigung der verschiedenen Wagenklassen, sich mehr als ein Dutzend von Qualitäten herausrechnen lassen. Noch weiter geht die Klassifikation im Dienste des Güterverkehrs.

Durch diese Spaltung der Leistungen für die verschiedenen Bedürfnisse gelingt es, nicht nur die Anforderungen des Verkehrs an eine große öffentliche Anstalt zu befriedigen, sondern das ist auch der nothwendige Weg, um ein ungeheures Kapital, welches in solcher Anstalt koncentrirt ist, zur völligen Ausnutzung gelangen zu lassen.

Zweitens aber ist es eben diese große Kapitalkoncentration, welche mittelbar nebenherlaufende Gebilde veranlaßt, die für Bedürfnisse geschaffen werden, welche an die große Verkehrsanstalt nicht heranreichen.

Die große Eisenbahn kann sich zu vielerlei Arten des Menschen- und Güterverkehrs herbeilassen. Aber die Grenze dafür bleibt immer die räumliche Schranke, daß sie solchem Verkehr überhaupt zugänglich sein muß. Sie kann nur den Verkehr aufnehmen, der sich an ihren Stationen meldet. Sie muß den Verkehr bei Seite liegen lassen, den ihr Weg nicht berührt.

§ 536. Von hier aus eröffnet sich nun der Blick in das Gebiet der *Eisenbahnen niederer Ordnung* (Sekundärbahnen, Tertiärbahnen, Kleinbahnen, Nebenbahnen u. s. w.).

Das Wesen ist kleinere Kapitalanlage, kleinere Betriebskosten, als Folge von leichterer Herstellung des Bahnkörpers, der Geleise, der Spurweite, der Lokomotiven, der Wagen, der Sicherheitsvorrichtungen, der geringeren Geschwindigkeit, der Seltenheit der Züge. Alles in allem eine Herabsetzung des Charakters der normalen Eisenbahn auf eine niedrigere Stufe, entsprechend der niedrigeren Stufe des Bedarfs, für den die Nebenbahn gemacht wird.

Was innerhalb des *Betriebes* derselben Bahnanlage hinsichtlich

verschiedener qualitativer Leistungen an Fahrklassen, Geschwindigkeit u. s. w. geschieht, ist bei den Eisenbahnen niederer Ordnung ausgedehnt auf die Bahnanlage selber. Die qualitative Abstufung für die verschiedenen Qualitäten des Bedarfs hat sich ihre gesonderten Arten von Eisenbahnen geschaffen. Anstatt aber, daß diese gesonderten Arten die älteren Formen der Verkehrsmittel sind — Landstraßen, Fuhrwerke, Zugthiere, Reiter, Fußgänger —, sind es die neuen Formen der Technik in angemessener Verkleinerung — Spurweg, Lokomotive u. s. w.

Das Verlangen nach den Verkehrsmitteln des neuen Zeitalters wird befriedigt auch unter solchen Verhältnissen, in denen Technik und Oekonomik mit einander zu hadern scheinen. Man wünscht die neue Technik, aber ihre Kosten überragen die Vortheile, welche unter gegebenen Umständen zu erreichen sind. Sie überragen sie so lange, als man nur die Alternative kennt, welche Fairlie vor einem Menschenalter zum Titelwort seiner Schrift über schmalspurige Bahnen machte: Eisenbahnen oder keine Eisenbahnen. Diese Alternative löst sich auf in die Stufenordnung, welche Ja und Nein verbindet durch die Abstufungen der Qualität der Eisenbahn.

Diese Stufenordnung wird praktisch desto wichtiger, je mehr sich eine Volkswirthschaft mit den neuen Verkehrsanstalten erster Ordnung gesättigt hat und die Gelegenheiten sich vermindern, Anlagen derselben Ordnung zu machen. Es bleiben gleichsam nur noch die Nebenstraßen, die Zufuhrwege, die abgelegenen Winkel des Landes übrig, für welche die Verkehrsanlagen zweiter, dritter Ordnung genügen.

Ein Analogon zu dieser Stufenordnung der großen Verkehrsanstalten beobachtet man in der Stufenordnung des Straßenwesens einer einzigen Stadt, zumal einer Großstadt.

In den Hauptstraßen die Pflasterung und Beleuchtung erster Ordnung (Asphalt, Holzparquet, elektrisches Bogenlicht), in den Straßen zweiter, dritter Ordnung, in den Seitengassen, in den abgelegenen Vierteln die Pflasterungsart, die Beleuchtungstechnik der kleineren Provinzialstadt. Der Intensität des Verkehrs, der dadurch repräsentirten hohen Zahlungskraft in den Hauptstraßen entspricht die höchste Technik der Pflasterung und Beleuchtung; je schwächer der Verkehr, je geringer also die Ausnutzung der Anlage, desto bescheidener die Technik, die für sie hergerichtet wird.

§ 537. Niemand bestreitet den höheren Rang der Technik einer Eisenbahn gegenüber der Landstraße und dem Pferdefuhrwerk, noch

weniger den in dem Worte selber ausgedrückten Rang innerhalb der Eisenbahnen erster, zweiter, dritter Ordnung.

Es giebt aber auch einen ungeschlichteten Kampf der Rangstellung zwischen verschiedenen Arten der Technik.

Dieser dreht sich in der Gegenwart hauptsächlich um die Bedeutung der Wasserstraßen. Theils ist es der Gegensatz zwischen künstlichen Wasserstraßen und natürlichen Wasserstraßen, theils der Gegensatz zwischen Wasserstraßen, natürlichen und zumal künstlichen, und den Eisenbahnen.

Die Haupterscheinung des ersteren Gegensatzes liegt in dem Kanal von Suez vor. Es handelt sich dabei um den abgekürzten Wasserweg von Europa nach Indien und Ostasien an Stelle des alten natürlichen Seeweges, der um das Kap der guten Hoffnung herumführt. Hier scheint der Kampf bis zu einem gewissen Grade entschieden zu sein in dem Sinne, daß die neue Kunststraße den Seeweg erster Ordnung darstellt, die alte natürliche Straße den Seeweg zweiter Ordnung. Die Segelschiffe, als die Seefahrzeuge zweiter Ordnung, sind dem alten Wege treu geblieben, weil die Kosten der Kanalfahrt für sie zu schwer waren. Die Dampfer dagegen sind erst durch den Kanal, als Schiffe erster Ordnung auf der Straße erster Ordnung, für die Fahrt nach Indien und Ostasien möglich geworden. Denn auf dem alten Wege ist die Gelegenheit zur Versorgung mit Kohlen selten und theuer, die Mitführung der Kohlen aber ein Verlust an Frachtraum. Erst auf dem neuen, abgekürzten Wege ist eine reichliche Gelegenheit zur Kohleneinnahme gegeben. Dieser Vortheil, verbunden mit der auf einen Tag zu berechnenden Promptheit der Fahrt, hat die Dampfer mehr und mehr an die Stelle der Segelschiffe gesetzt*). Die einfachste und deutlichste Probe auf die Ueberlegenheit der Kunststraße ist in diesem Falle durch die fortschreitende Rentabilität der großen Aufwendungen für den Bau derselben (485 Millionen Mark) gelungen.

In anderen Fällen ist der gleiche Wettkampf der künstlichen Seestraße mit der natürlichen Seestraße noch nicht zu ähnlichen Erfolgen gediehen. Ja, es ist nicht einmal ein Ziel der Art ins Auge gefaßt worden, und der Kanalbau ist nur dadurch zu Stande gekommen, daß man von vornherein andere Absichten (Landesvertheidigungszwecke) verfolgt hat. So bei dem Durchstiche, welchen das Deutsche Reich zur

*) J. A. Fairlie, The economic effects of ship Canals. Annals of the American Academy of Political and Social Science. January 1898. Vol. XI. No. 1, p. 61 ff.

Verbindung der Nordsee mit der Ostsee ausgeführt hat, mit einem Kostenaufwand von der Höhe des Drittels des Suezkanals. Im übrigen sind hier die Erfahrungen noch zu geringe, um ein sicheres Urtheil zu gestatten, da der Kanal erst am 1. Juli 1895 dem Verkehr übergeben worden ist.

§ 538. Es giebt ferner einen Kampf der natürlichen wie der künstlichen Wasserstraßen gegen die Landstraßen in deren neuester Gestalt als Eisenbahnen.

Was die natürliche Wasserstraße des Meeres anlangt, so wird ein Wettbewerb der Eisenbahnen mit diesen immer nur unter den besonderen Umständen der geographischen Lage zu beurtheilen sein. Ein allgemeines Urtheil wird hiefür niemals zu gewinnen sein. Ist die Konkurrenz der Eisenbahn gegen die Küstenschiffahrt oder gegen die große Schiffahrt, innerhalb eines einzelnen Landes oder in dem Weltverkehr in Frage? Und welche einzelnen Länder oder welcher Zusammenhang mehrerer Länder kommt in Betracht? Für welche Gattungen des Verkehrs, für Güterverkehr oder Personenverkehr oder beides?

Auf die besonderen Thatsachen Großbritanniens reducirt, scheint das Urtheil erlaubt zu sein, daß die Küstenschiffahrt seit dem Zeitalter der Eisenbahnen verkrüppelt worden ist, daß der Hauptartikel der englischen Küstenschiffahrt, die Kohlenzufuhr, zumal die Kohlenzufuhr von Nordosten nach London, von dem Seetransport zum Eisenbahntransport übergegangen ist. Freilich verschlingen sich hiebei verschiedenartige Entwicklungsreihen, so die Aufschließung neuer Produktionsstätten, die ihrerseits neue Wege im Binnenlande gesucht haben, wofür die Eisenbahnen Ursache und Wirkung gewesen sind.

Im großen Stile wird der Wettkampf zwischen Meerfahrt und Eisenbahn einstmals, vielleicht in nicht ferner Zeit, ausgefochten werden zwischen den Ueberlandbahnen Rußlands, Asiens, Amerikas einerseits, den Dampferlinien der Weltmeere andererseits.

Im gegenwärtigen Augenblick spitzt sich der Wettkampf zu auf den Gegensatz zwischen Eisenbahnen und künstlichen Binnenwasserstraßen.

Der Unterschied zwischen natürlichen und künstlichen Binnenwasserstraßen ist ein fließender. Theils in dem, was neuerdings die Technik geleistet hat, theils und vollends in den Zukunftsprojekten knüpft sich ein kühner Aufwand an ökonomischen Opfern an die natürlichen Ströme, welche für die größeren Fahrzeuge schiffbar zu machen sind, welche in

ihrem unteren Laufe den Seeschiffen zugänglich werden sollen. Der entscheidende Punkt ist die Aufwendung von großen Kapitalanlagen, welche, sei es für vorhandene natürliche Flüsse, sei es für schlechthin künstliche Kanäle, verlangt wird. Und der Brennpunkt der Konkurrenzfähigkeit liegt in der Frage, ob die gleiche Kapitalanlage durch die Wassertechnik oder durch die Eisenbahntechnik zu besserer Verwerthung gelangt.

Der zutreffendste volkswirthschaftliche Ausdruck für solche Verwerthung liegt in den Ergebnissen, welche wir bei dem Suezkanal kennen gelernt haben. Jede neue Bewährung der Wassertechnik, gleichviel gegen welche andere Straße gewendet, wird sich auf gleiche Weise legitimiren müssen.

Es fehlt bisher an irgend welchen Erfahrungen, welche einen ähnlichen Erfolg der Wassertechnik gegenüber der Eisenbahntechnik zu verzeichnen hätten. Das Günstigste, was sich über diese Erfahrungen sagen läßt, ist, daß sie noch nicht vollständig genug sind, um zu Ungunsten der Wassertechnik zu entscheiden — so bei dem großen Bauwerk der Art, dem Schiffahrtskanal, der Manchester mit der See verbindet und fast zwei Drittel dessen kostet, was der Suezkanal kostet (305 Millionen Mark).

Für das Projekt des Kanals, welcher Deutschland von Westen nach Osten durchschneiden soll, des Rhein-Weser-Elbe-Kanals, ist es lehrreich, daß die daran interessirten Provinzen die preußische Staatsregierung ersucht haben (März 1897), die ihnen auferlegte Garantie für eine 3procentige Verzinsung des dritten Theiles des Baukapitales auf den fünften Theil zu beschränken und von der Forderung einer Amortisationsrate von ½ Procent Abstand zu nehmen*).

Die Klarheit über die Frage der künstlichen Wasserstraßen wird erschwert durch die Vermischung privatwirthschaftlicher Interessen mit volkswirthschaftlichen und technischen Wahrheiten.

IV. Das ökonomische Wesen der Verkehrsanstalten.

§ 539. Die Verkehrsanstalten bilden eine besondere und zwar die hauptsächlich zu erörternde Gruppe unter den Verkehrsmitteln.

Ihre Eigenthümlichkeit im Umkreise der Verkehrsmittel überhaupt

*) Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1897, S. 39.

beruht auf ihrem ökonomischen Charakter und prägt sich aus in der Organisation, die ihnen zu Theil werden muß im Gegensatze zu den übrigen Verkehrsmitteln.

Niemand redet von der Organisation der Fuhrwerke auf der offenen Landstraße, etwa derjenigen, welche den Verkehr zwischen den Gutshöfen der einzelnen landwirthschaftlichen Producenten und den Märkten vermitteln, denen die ländlichen Produkte zugeführt werden. Niemand redet von der Organisation der Fahrräder, deren sich die Tausende und aber Tausende von Boten, Vergnüglern u. s. w. bedienen.

In jedem geordneten Gemeinwesen ist dagegen von einer planmäßigen Anlage der Landstraßen, der Kanäle, der Brücken, der Eisenbahnen, der Straßenbahnen, der Telegraphen, der Telephone, der Dampferlinien die Rede, und die Fortschritte der Ordnung in der Volkswirthschaft wie im Staatswesen veranlassen die fortschreitende Ordnung dieser Verkehrsanstalten, die zu deutlicherem Bewußtsein gelangende Nothwendigkeit einheitlicher Organisation für dieselben.

Woher kommt das?

Der Gegensatz entspringt dem tieferen Gegensatze, der an der Produktion der wirthschaftlichen Güter haftet.

Die Bedingungen für die Produktion der einen Kategorie von Gütern sind derartige, daß sie in *individualistischer* Weise hergestellt werden. Die Bedingungen für die Produktion der anderen Kategorie von Gütern sind derartige, daß sie in *centralistischer* Weise hergestellt werden.

Die große Masse der Erwerbsthätigkeit in Stadt und Land, in Ackerbau, Handwerk, Handel, gehört der ersteren Kategorie an. Der Betrieb geht so vor sich, daß viele Tausende von Malen in dem Umkreise jeder Stadt, jeder Landschaft u. s. w. sich dasselbe Stück der Produktion wiederholt, indem immer wieder einzelne selbständige Haushaltungen dasselbe Werk vollenden, dasselbe Gut hervorbringen, Ackerfrüchte und Handwerkserzeugnisse, Rohstoffe produciren, die Rohstoffe umformen, die technisch fertigen Güter in großem und kleinem Handel zu den Stellen des Bedarfs hinüberführen.

§ 540. Allerdings ist es gerade das neue Zeitalter der Volkswirthschaft, welches diese reiche Zahl der Gleichartiges producirenden Haushaltungen, deren Wettbewerb den mannigfaltigen Bedürfnissen der Gesellschaft zu dienen bestrebt ist, in der Richtung der *Centralisation* beeinflußt.

Denn indem das neue Zeitalter gewisse Hülfsmittel der Produktion einführt, welche darin sich wirksam erweisen, daß eine koncentrirte Kapitalanlage durch gesteigerte Produktion ausgenutzt wird, und welche immer vortheilhafter werden, je mehr die Kapitalkoncentration vergrößert wird — verschiebt sich die individualistische Zerstreuung der Produktion zu Gunsten einer centralistischen Sammlung derselben in einzelnen großen Anstalten. Die Tendenz der Entwicklung geht immer mehr vom Zerstreuten und Vielfältigen zum Gesammelten und Koncentrirten.

Die Handwerkzeuge der kleinen Werkstatt sind individualistische Geräthe, die sich als adäquate Ergänzungen an die individualistische Zerstreuung der Produktion anschließen. Sie werden durch die Arbeit von einzelnen Wenigen ausgefüllt oder vielmehr ausgeschöpft; sie wiederholen sich daher innerhalb einer Volkswirthschaft, innerhalb jedes ihrer Bezirke in zahlreichen Fällen.

Im Gegensatze zu dem Handwerkszeuge ist die Maschine eine Kapitalgröße, welche sich um so seltener wiederholt, je größer sie ist, je mehr sie daher für sich allein einen großen Theil der Produktion an sich zieht, je mehr Produkte sie hervorbringen muß, um sich vortheilhaft erweisen zu können. Sie ist als Kapitalkoncentration der Störenfried des friedlichen Wettbewerbs zahlreicher kleiner Produktionsstätten. Sie hat das Bestreben, so viel wie möglich an sich zu reißen, um sich bezahlt zu machen, um fortschreitend ihre Wohlfeilheit zu steigern. Die Konsequenz der großen Industrie ist daher Centralisation durch das Herauswachsen der größten Centren über die kleineren Centren, zunächst mindestens eine relative Centralisation — mit dem abstrakten Ziele des Monopols einer einzigen Riesenunternehmung.

Die Beobachtungen, welche wir in den letzten Jahrzehnten an den Kartellen und Koalitionen der großen Industrie gemacht haben, die Doktrinen, welche wir seit mehr als einem halben Jahrhundert in den Schriften von Louis Blanc und Karl Marx vertreten finden — sie sind der empirische oder theoretische Ausdruck für diese Entwicklungstendenz der modernen (kapitalistischen) Produktionsweise.

§ 541. Die ökonomische Natur der Verkehrsanstalten verhält sich zu diesen Erscheinungen der übrigen Volkswirthschaft wie eine äußerste Entwicklungsstufe in der Richtung der kapitalistischen Produktionsweise.

Sie hat nicht erst auf die Erfindung der Maschinen zu warten brauchen, um jene centralistische Tendenz zu zeigen. Sie ist centralistisch

von Anfang an. Obschon die Einflüsse der neueren Technik mächtig dazu beigetragen haben, den centralistischen Charakter zu steigern.

Centralistisch ist die Natur jeder Straße. Denn es liegt in dem Wesen jeder Straße, daß sie eine einheitliche Anlage für den Verkehr eines räumlichen Bezirkes ist. Die Straßenanlage innerhalb einer Stadt, eines Dorfes, ebenso wie Landstraßen, welche die verschiedenen Theile, Ortschaften, Gegenden eines Landes verbinden, sie sind jenen anderen gemeinsamen Einrichtungen an die Seite zu stellen, welche in dem Rathhause, in dem Brauhause, in der Markthalle, der Gemeinde als typische Beispiele erscheinen.

Die Straße hat mit diesen anderen Anstalten gemein, daß sie ebenso eine einzige Verbindungslinie zwischen zwei gegebenen Punkten im Raume der Stadt oder des Landes ist, wie das Rathhaus, die Markthalle u. s. w. die einzige Veranstaltung für ihren Zweck im Raume der einen Stadt oder des einen Stadtviertels. Man wird, wenn die Straße oder das Rathhaus zu enge geworden ist für den Bedarf, zu dem sie bestimmt sind, eine Erweiterung vornehmen. Aber man baut nicht zwei, drei, vier neben einander laufende Straßen, um dieselben Punkte zu verbinden, ebensowenig wie man zwei, drei, vier Rathhäuser für dieselbe Stadtgemeinde baut.

Der Unterschied der alten Straßen gegen die neuen ist nicht der, daß dieser Charakter sich irgendwie geändert hätte, sondern vielmehr der, daß die Fortschritte der Technik die Kapitalkoncentration mächtig gesteigert haben, welche mit dem Bau einer Straße verbunden ist, daß also aus ökonomischem Standpunkte das Gebot der Zweckmäßigkeit ein so viel strengeres geworden ist, die erhöhten Opfer gemäß der Natur jeder Straße in centralistischem Sinne aufzuwenden.

§ 542. Der Fortschritt der Technik und der dadurch geforderten Kapitalkoncentration hat sich nicht nur an den Straßen im engeren Sinne vollzogen. Er ist am intensivsten zu Tage getreten bei den Eisenbahnen und den nothwendigen technischen Umständen ihres Betriebes.

Einmal bedeutet die Herstellung der Eisenbahn im Vergleich zur alten und zur neuen Landstraße eine Kostensteigerung um das 10- bis 20fache. Jede Vergeudung in der Planmäßigkeit der Anlage derartiger Straßen bedeutet das 10—20fache einer Vergeudung an gewöhnlichen Landstraßen, Chausseen u. dgl.

Hiezu kommt nun, daß die Natur der Eisenstraße mit sich bringt,

an den Spurweg nicht nur die Lokomotive und die von ihr gezogenen Wagen, sondern auch den ganzen Fahrbetrieb als ein einheitliches Ganzes zu fesseln.

Wohl haben in dieser Hinsicht bei den Anfängen der Eisenbahnen Täuschungen bestanden, die — wenigstens dem Buchstaben der Gesetze nach — noch Jahrzehnte lang ihr Leben gefristet haben (so die hierher gehörigen Bestimmungen des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, so die Klauseln der englischen Eisenbahnkonzessionen); wohl hat die Fabel von der „Freiheit der Schiene" bis in das letzte Viertel des 19. Jahrhunderts hinein gläubige Zuhörer gefunden. In Wahrheit hat die Eisenbahn gleich in den ersten Jahren ihrer Existenz bewiesen, daß sie die Einheit des Betriebes gebieterisch fordert, und daß jede Zersplitterung desselben durch das elementare Interesse der Sicherheit der Fahrten ausgeschlossen wird.

Wie nun aber die Eisenbahnen als Kapitalkoncentration die sonstigen Landstraßenanlagen um vieles übertreffen, so ist es auch mit den Betriebsanlagen zur Ausnützung der Eisenbahngeleise. Sie stellen, mit anderen Betriebseinrichtungen verglichen, Betriebseinrichtungen des Güter-, des Personenverkehrs oder des Nachrichtenverkehrs, eine vielfach gesteigerte Kapitalmasse dar, an welcher jede Unzweckmäßigkeit der Oekonomie eine so viel größere Schädigung bedeutet.

§ 543. Woher war denn nun aber die Vorstellung von der „Freiheit der Schiene" entlehnt worden?

Sie ist, dem konservativen Zuge englischer Gesetzgebung folgend, dem Zuge, der sich auch in der Technik der Gesetzgebung und in ihrem Schematismus kundthut, lediglich von den Konzessionen des Parlaments für die Kanalgesellschaften abgeschrieben worden und durch dieselben Advokaten abgeschrieben worden, welche die Eisenbahnkonzessionen vor dem Parlamente betrieben, nachdem sie bisher nur Kanalkonzessionen betrieben hatten.

War auf den Kanälen die Freiheit der Fahrt für jedes entsprechende Wasserfahrzeug möglich?

Im technischen Sinne und im Gegensatze zu der „Freiheit der Schiene" ohne Zweifel. Aber nicht im wirthschaftlichen Sinne. Hier tritt uns eine andere Kategorie der Centralisation im Gebiete der Verkehrsanstalten entgegen. Wohl ist es eine handgreifliche Verletzung ökonomischer Zweckmäßigkeit, wenn man zwei Straßen baut statt einer, um dieselben zwei Punkte zu verbinden. Es ist aber auch eine — ob-

schon nicht ebenso handgreifliche — Verletzung der Zweckmäßigkeit, zwei Frachtfuhrbetriebe, zwei Personenbeförderungsbetriebe, zwei Briefpostbetriebe, zwei Telegraphenbetriebe u. dgl. zu unterhalten, um denselben Bedarf einer gegebenen räumlichen Gemeinschaft zu befriedigen.

Diese Natur der Dinge wird durch die historische Entwicklung bestätigt. In dem Grade, als ein Betrieb der Art aus der Geringfügigkeit, der lokalen Zersplitterung, der individuellen Selbstgenügsamkeit heraustritt, — in dem Grade, als er an die Verhältnisse des neuen Zeitalters heranreicht, treibt er zur Centralisation und Kapitalkoncentration.

Der Botendienst in seinen Anfängen ist individualistisch, er dient einzelnen wenigen Haushaltungen, er bedarf keiner einheitlichen Veranstaltung. In seinen Resten besteht er für entsprechende kleine Zwecke auch in der neuen Volkswirthschaft fort, neben den großen Verkehrsanstalten der Post, des Telegraphen, des Telephons, — wie der Fußgänger, der Reiter neben der Eisenbahn. Sobald sich Verkehrsmassen entwickeln für den Gütertransport, für den Personentransport, für das Nachrichtenwesen, entwickeln sich einheitliche Veranstaltungen, welche diese Massen bewältigen können, welche im großen Stil, kapitalistisch, mit hohem Aufwande angelegt sind, daher auf große Verkehrsmassen rechnen, um von ihnen ausgenutzt zu werden. Hiezu tritt abermals die kostbare Technik des neuen Zeitalters, die überhaupt erst verwirklicht werden kann, wenn eine solche Verkehrsmasse ihrer harrt. Ein hervorragendes Beispiel sind etwa die submarinen Kabel für die Telegraphie oder die ansehnlichen Bauten einer heutigen Postverwaltung. Zwei Boten, die von Haus zu Haus je einen Brief innerhalb derselben städtischen Straße befördern, sind ein mäßiger Luxus, der obenein seine eigenartige Rechtfertigung haben mag Aber zwei submarine Kabel zwischen denselben Punkten Europas und Amerikas gelegt, um sich in den Verkehr zu theilen, den jeder allein bedienen kann — bedeutet eine zweckwidrige Vergeudung.

Was wir hier von den Verkehrsanstalten gesagt haben, um deren ökonomisches Wesen klar zu legen, gilt nicht von den Verkehrsanstalten allein. Es giebt Anstalten auch für andere Bedürfnisse, welche die gleiche ökonomische Natur besitzen. Diejenigen kommunalen Wohlfahrtseinrichtungen, welche namentlich in der Gegenwart eine so segensreiche und so allgemeine Bedeutung erhalten haben, die Wasserwerke, die Gaswerke, die elektrischen Werke, sie nehmen an dem uns verdeutlichten Wesen theil.

Auch bei ihnen ist es die Einheitlichkeit der Anlage für einen

gegebenen räumlichen Bezirk, welcher ihre Zweckmäßigkeit, Leistungsfähigkeit, Wohlfeilheit bedingt, während die Zersplitterung auch bei ihnen Vergeudung bedeutet.

V. Die Organisation der Verkehrsanstalten.

§ 544. Die kurzen Erläuterungen über das ökonomische Wesen der Verkehrsanstalten waren erforderlich, um jetzt die Frage der ihnen angemessenen Organisation zu erörtern. Denn aus ihrem ökonomischen Wesen folgt ihre ökonomische Organisation.

Nicht mit physikalischer Nothwendigkeit, nicht mit der Unwiderstehlichkeit, mit welcher die „Freiheit der Schiene" durch die Technik der Eisenbahnfahrt ausgestoßen wird aus der Wirklichkeit der Verkehrseinrichtungen. Vielmehr ist es gerade die Fülle von indirekten Erfahrungen, welche lehrreich geworden ist durch die Unzweckmäßigkeit der Organisation für diejenige Art der Organisation, welche die richtige ist.

Kaum giebt es für diese indirekte Belehrung einen so ergiebigen Boden wie England.

Die Traditionen des englischen Staatslebens haben Einrichtungen verhindert, welche der uns im Obigen klar gewordenen Centralisation gewisser Anstalten der Volkswirthschaft die angemessene Gestalt geben. Oder wenn sie solche Einrichtungen nicht verhindert haben, so haben sie doch wenigstens dieselben gehemmt oder auf Umwege geleitet.

Für die centralistische Natur dieser Anstalten hat in dem englischen Staatsleben die Neigung zur centralistischen Organisation gefehlt. Wohl haben uns beredte und gelehrte Kenner des englischen Staatsrechts, wie vor allen anderen Rudolf Gneist, klar zu machen gesucht, daß die „Selbstverwaltung" (selfgovernment) ihrer Idee nach nicht in Widerspruch trete zu den centralen Aufgaben des Staatswesens. Die Thatsachen der englischen Selbstverwaltung zeigen indessen ihren centrifugalen Charakter und die Ansprüche der Centralisation, welche in dem englischen Staate während des 19. Jahrhunderts allmälig sich durchzusetzen gewußt haben, sind in Gegensatz getreten zu den altenglischen Ueberlieferungen der Selbstverwaltung.

Mit der Selbstverwaltung ist in England namentlich ein Zug historisch verbunden, gegen dessen Vermischung mit der Selbstverwaltung Gneist beständig protestirt hat — der Individualismus privater Unternehmungslust, der an die Stelle öffentlicher Funktionen tritt unter Um-

ständen, wo das Gemeinwesen zur Besorgung gewisser centraler Aufgaben nicht disponirt ist.

So ist es in England gekommen, daß nicht nur im großen Staatsverbande die öffentliche Besorgung des Wegewesens verfiel, je mehr das Wegewesen sich auf größere Räume erstreckte, und in die Hände von privaten Unternehmungen gerieth (Landstraßen, Diligencen, Kanäle, Eisenbahnen), sondern daß auch in den Gemeinden ein Stück nach dem anderen aus dem Bereiche öffentlicher Organisation herausfiel, je mehr die Technik zu centralisirenden Aufgaben drängte.

Nichts kennzeichnet diese Zustände im heutigen England treffender, als daß die Anwälte derjenigen centralistischen Organisation in Gemeinde und Staat, welche das Festland, zumal der deutsche Staat, die deutsche Gemeinde längst besitzen, in England auf dem extremen linken Flügel des gegenwärtigen Parteiwesens zu finden sind*). So weit in der Opposition, weil sie sich immer noch von der Wirklichkeit Englands, auch noch des heutigen Englands entfernen.

§ 545. Die Stadt London wird gegenwärtig mit Wasser versorgt durch acht Aktiengesellschaften, die ein nominelles Kapital von 14 Millionen £ rentabel machen, indem sie sich 1¾ Millionen £ jährlich von den Wasserkonsumenten Londons zahlen lassen für das, was kaum ¾ Millionen £ jährlich kostet.

Die Gasversorgung Londons befand sich im Jahre 1855 in den Händen von zwanzig Aktiengesellschaften, aus denen durch allmälige Verschmelzungen unterdessen drei geworden sind mit einem Gesammtkapital von 14¼ Millionen £. Die Gasgesellschaften wie die Wassergesellschaften werfen jährlich den Aktionären reichlich 7 Procent ab.

Die Märkte Londons liegen, zum Theil, in den Händen von großen Grundherren. So ist der wichtige Frucht- und Gemüsemarkt von Covent Garden das Privateigenthum des Hauses der Bedfords, seit Karl II. dem vierten Earl von Bedford das Marktrecht verliehen hat, aus welchem dem Grundherrn gegenwärtig über 15000 £ jährlich reinen Ertrags fließen. So ein anderer großer Markt (von Spitalfields), durch denselben Monarchen an einen anderen glücklichen Höfling verliehen.

---

*) Hiefür namentlich zu vergleichen: Sidney Webb, The London Programme. London, Swan Sonnenschein and Company. 1892, und die dort angeführte Literatur.

Die Docks an dem Ufer der Themse sind herkömmlich den Händen von Privateigenthümern anheimgefallen und die große Masse des Schiffahrtsverkehrs von London ist der Aktienverwaltung von vier gigantischen Dockcompagnien nebst einer Reihe privater Grundbesitzer unterworfen.

Was sich in der Gemeindeverwaltung, namentlich in der historisch und praktisch wichtigsten, der von London, zeigt, das hat sich vollends in den Gebieten der Staatsverwaltung gezeigt, wo centralistische Wirthschaftsgebilde die centralistischen Organe des Staats nicht zur Verfügung hatten.

Indessen wie ein Stromlauf immer wieder, mag man ihn auch abzuleiten suchen, sein natürliches Bette findet, so haben alle jene auf Centralisation durch ihre ökonomische Natur angelegten Gebilde auch den Weg, obschon Umweg, zur Centralisation gefunden.

Bereits von der Pariser Metzgerzunft im Mittelalter wird uns erzählt, sie habe, als neue Schragen behufs Entwicklung der Konkurrenz konzessionirt waren, dieselben aufgekauft*). Die heutigen drei Gascompagnien von London sind das Resultat einer Reihe von Verschmelzungen, welche die zwanzig einst konkurrierenden Gasgesellschaften aus der Zeit von 1855 endlich befähigt haben, die ganze Metropolis in drei Bezirke planmäßig einzutheilen, in deren jedem das vollendete Monopol, d. h. vollendete Centralisation herrscht. Bei den Wasserwerken, bei den Docks hat sich Analoges vollzogen. Die Konkurrenz hat sich in Koalition aufgelöst, die Koalition in Monopol und Einheit des Betriebes wie des Besitzes.

Diese Erfahrungen haben sich in viel größerem Stile einstmals bei den Kanalgesellschaften, seit zwei Menschenaltern bei den Eisenbahngesellschaften Englands bestätigt. Jedoch ohne zu verhindern, daß bei der neuesten Gattung der Verkehrsanstalten, bei den Telephonen, die englische Staatsverwaltung immer wieder in die alten Vorurtheile zurückgefallen ist. Wie denn über das Telephonwesen der Generalpostmeister in seinem Verwaltungsbericht für 1881/82 erklärte, die Zulassung privater Unternehmungen werde dem Publikum die Vortheile der Konkurrenz sichern**), was den Erfolg gehabt hat, daß bis jetzt noch nicht einmal die Vortheile der Verschmelzung eingetreten sind und das Telephonwesen in England bisher verkümmert ist.

---

*) Depping, Introduction zu (Etienne Boileau) Livre des métiers, p. LV.

**) Schöttle, Der Telegraph in administrativer und finanzieller Hinsicht (1883), S. 141.

§ 546. Als in Deutschland die Erwerbung der Eisenbahnen für den Staat (das Reich) um die Mitte der siebziger Jahre erörtert wurde, haben jene Bewunderer der englischen Wirthschaftsorganisation, welche England nur wenig kennen, dagegen Widerstand geleistet und einer derselben hat unter anderem Folgendes ausgeführt: „Die Verneinung des Grundsatzes der freien Konkurrenz für den Verkehr auf den wichtigsten Straßen, d. h. den Eisenbahnen, wird mit unerbittlicher Konsequenz Folgen nach sich ziehen, welche unser ganzes wirthschaftliches Getriebe mehr oder weniger in Frage stellen, ohne daß Jemand außer den Socialisten sich ein Bild davon machen kann, was an ihre Stelle treten soll."

Es ist heute, nach Verlauf etwa eines Vierteljahrhunderts und nachdem das damals Angestrebte im Wesentlichen längst verwirklicht ist, nicht schwer, auf diese Prophezeiung mit freundlichem Lächeln zurückzuschauen. Indessen dieser Erfahrung, die sonst so erheblich für die Beurtheilung volkswirthschaftlicher Maaßregeln ist, bedurfte es nicht mehr. Der Maaßstab für die Beurtheilung war bereits gegeben in der Erkenntniß des Wesens jener „freien Konkurrenz", welche von den Gegnern als einziger Grundsatz vertheidigt wurde gegen die Verneinung, die damals beabsichtigt war.

Wie sieht dieser „*Grundsatz der freien Konkurrenz*" aus? In welcher Weise ist er in England durchgeführt worden? Ist es überhaupt jemals und irgendwo möglich gewesen, den reinen Grundsatz der freien Konkurrenz in dem Gebiete der Verkehrsanstalten durchzuführen?

Hier eben stoßen wir auf den technischen Gegensatz, in dem sich die Natur der *Verkehrsanstalten* zu der Natur der sonstigen *Verkehrsmittel* befindet.

Zwischen Radfahrern, Fußgängern, Reitern, Fuhrwerken alten Schlages ist eine freie Konkurrenz möglich. Eine Straße, ein Kanal, eine Eisenbahn schließen von vornherein die freie Konkurrenz aus. Die englische Gesetzgebung insbesondere, da die Struktur des englischen Staatswesens die politische Centralisation nicht besaß, welche zu centralen Instituten der Volkswirthschaft gehörte, delegirte die Vollmachten zum Wegebau, Kanalbau, Eisenbahnbau an Unternehmergesellschaften, indem sie diese allen jenen Verpflichtungen unterwarf, welche Bürgschaft leisten sollten für die Befriedigung der öffentlichen Ansprüche und für die angemessene Ausfüllung der Lücke, die in der Funktion des öffentlichen Verbandswesens offen blieb.

Niemals ist eine Straße in alter oder neuer Zeit, eine Wasserstraße oder eine Landstraße, eine Eisenbahn oder eine Chaussee, nach

dem System der freien Konkurrenz in England gebaut worden. Die wirkliche Organisation dieser Anstalten war vielmehr diejenige, welche, da sie nicht centralistisch im Sinne der staatlichen Organisation sein konnte, centralistisch im Sinne staatlicher Delegation sein mußte. Ohne staatliche Verleihung kein Recht zum Bau einer öffentlichen Straße und niemals eine Verleihung zum Bau einer schlechthin konkurrirenden Straße zur Verbindung derselben räumlichen Punkte.

§ 547. Ja noch mehr. Die Lücke in der Centralisation des englischen Staatswesens war nur eine relative. Mit Recht haben Lehrer des englischen Staatsrechts, wie Gneist, betont, daß für die elementaren Forderungen der Einheit der englische Staat gesorgt hatte seit der Eroberung durch die normannischen Herzoge. Einheit der Landesgrenze, der Reichsgewalt, des Heeres, der Gesetzgebung, der Judikatur, der Münze, des Maaßes und Gewichtes.

Selbst in die Lücke staatlicher Verkehrsanstalten dringt allmälig, mit dem Anbruche der neuen Zeit, ein verheißungsvoller Anfang vor. Die Post wird seit Mitte des 17. Jahrhunderts ein schlechthin staatliches Institut. Der Telegraph bleibt ein Menschenalter lang einem experimentellen Stadium überlassen, in welchem das herkömmliche Konzessionsrecht des Parlamentes gleichwie bei den Kanälen und Eisenbahnen gehandhabt wird. Seit 1868 aber tritt an diese Stelle die volle Verstaatlichung und die Anschließung dieser neuen Technik des Nachrichtenverkehrs an die alte Technik der staatlichen Postanstalt.

Es ist nicht gewagt noch schwierig, wenn ein ähnlicher Ausgang für den gegenwärtigen unfertigen Zustand der neuesten Anstalten des Nachrichtenverkehrs, der Telephone, vorausgesagt wird.

Warum ist Gleiches bisher für Kanäle und zumal Eisenbahnen nicht geschehen? Nicht dem Grundsatz der freien Konkurrenz zu Liebe, wie wir gesehen haben. Vielmehr ist es eine lehrreiche Erscheinung, daß seit den Anfängen der Eisenbahnen die planmäßige Regulirung des Eisenbahnnetzes verlangt wird, und zwar von Männern, die im Uebrigen durchaus dem Grundsatz der freien Konkurrenz huldigen. So ist es G. R. Porter, welcher (1838) schreibt*): „Das laissez-faire-System, welches in diesem Lande in solchem Umfange verfolgt wird, daß es ein Axiom der Regierung geworden ist, nichts zu unternehmen, was durch private Unternehmung oder durch die vereinigten Mittel privater Per-

*) The Progress of the Nation. Sect. III, chap. V, p. 71.

ionen geleistet werden kann, ist eine Quelle großer Verluste und großer Schattenseiten bei der Entwicklung des Eisenbahnsystems geworden."

Wenn sich Porter nur ausspricht für einen planmäßigen Entwurf des Eisenbahnnetzes, der a priori allen Konzessionen hätte zu Grunde gelegt werden sollen, so fehlt es schon damals an Stimmen nicht, welche geradezu die Verstaatlichung der Eisenbahnen verlangen. Ja bereits das große Eisenbahngesetz vom Jahre 1844 faßt diese Maaßregel für einen späteren Termin ins Auge und normirt ihre Bedingungen.

Und wenn nun thatsächlich weder das Eine noch das Andere bisher in England geschehen ist, die Planmäßigkeit des Eisenbahnbaues ein für allemal versäumt worden ist, die Verstaatlichung auch heute noch nicht erreicht ist, so sind die Charakterzüge des bestehenden Zustandes die folgenden.

Der Strom hat sein Bette gefunden seit einem halben Jahrhundert. Kein Grundsatz der freien Konkurrenz hat die Eisenbahngesellschaften Englands geschaffen, aber ein Konzessionswesen, welches der sachgemäßen Centralisation dieser Verkehrsanstalt entbehrte. Daher eine relative, beschränkte Konkurrenz oder ein Durcheinander in den Grenzen eines Systems staatlicher Bewilligungen. Aber auch diese beschränkte Konkurrenz ist aufgesogen worden — bis auf einen bescheidenen Rest. An die Stelle der Planlosigkeit der Schöpfungen ist die Planmäßigkeit der Entwicklung getreten. Was der Einheitlichkeit von vornherein fehlte, ist nachträglich ersetzt worden durch Verschmelzungen ursprünglich selbständiger Unternehmungen zu großen Einheiten.

§ 548. Wann aber wird die Konsequenz gezogen werden von diesem Zustande der Centralisation zu der staatlichen Centralisation, welche Post und Telegraph auch in England längst erfahren haben? Oder wenn es nicht geschehen soll, warum dann nicht?

Blicken wir zurück auf jene analogen Vorgänge im englischen Gemeindeleben, so ist die Antwort bereits zur Stelle. Während die Verwaltungen des Stadtkolosses, den man amtlich „Metropolis" und gemeinhin „London" nennt, mit den Schwierigkeiten ringen, die wir kennen gelernt haben, ist die Mehrzahl der modernen Industriestädte Englands längst auf dem Wege zur öffentlichen Organisation ihrer centralen Anstalten. Schon im Jahre 1892 besaßen mehr als 30 Städte die Pferdebahnen ihres Gebietes. Die Zahl der Städte, welche die Gasversorgung in die eigene Hand genommen haben, ist neuerdings rapide gewachsen und nähert sich jetzt den zweihundert.

Der Unterschied der Verfassung von London gegen die übrigen Stadtverfassungen wiederholt sich in dem Gegensatze Englands zu den anderen Staaten, wiederholt sich überhaupt in dem Gegensatze der staatlichen Verfassungs- und Verwaltungszustände der verschiedenen Länder, wenn wir nach den Gründen und Aussichten fragen, welche die öffentliche Organisation der Eisenbahnen betreffen.

Die Uebernahme eines so großen Verkehrsinstituts auf die Staatsverwaltung ist eine Maaßregel, welche so tief in das gesammte Staatsleben eingreift, daß ihre Lösung abhängt von den Umständen dieses Staatslebens. Nicht auf dem Boden der sich befeindenden wirthschaftspolitischen Grundsätze der „freien Konkurrenz" und der „Staatseinmischung" ist die Lösung zu finden, sondern das unzweifelhaft dargelegte centralistische Wirthschaftsgebilde fragt nur danach, welche politische Organisation ihm gerecht werden will: der Staat (Reich, Gemeinde) selber oder Delegationen desselben, die vom Staate Vollmacht und Bedingungen erhalten.

Eine nähere Erörterung dieser Frage gehört daher nicht in den allgemeinen Theil unserer Oekonomik, sondern in den speciellen Theil.

VI. Das Finanzprincip der Verkehrsanstalten.

§ 549. Von einem Finanzprincip der Verkehrsanstalten hätten wir nicht zu reden, wenn sie nicht eben Verkehrsanstalten wären. Und das nicht allein — wenn sie nicht auch öffentliche Verkehrsanstalten wären.

Die Unterrichtsanstalten folgen, so lange sie private Unternehmungen sind, einfach dem Grundsatze privatwirthschaftlicher Preisbildung und es bedarf für sie keiner Untersuchung über das ihnen angemessene Finanzprincip. Durch die öffentlichen Unterrichtsanstalten entstehen erst Fragen nach dem besonderen Verhältniß dieser Einrichtungen zu den öffentlichen Finanzen einerseits, zu den Gegenleistungen der einzelnen sich ihrer bedienenden Personen andererseits.

Eine Frage nach dem Finanzprincip der Verkehrsanstalten schließt schon in sich, daß der Staat (Reich, Gemeinde) die Verkehrsanstalt oder wenigstens einen Theil derselben in Händen halten. Denn um die gewöhnlichen Grundsätze des entgeltlichen Verkehrs (der privatwirthschaftlichen Preisgestaltung) in Frage zu stellen oder von vornherein einen

verschiedenen Ausgangspunkt zu nehmen, dazu müssen Finanzkräfte vorhanden sein, welche ihrem Wesen nach in der Lage sind, auf solche Entgeltlichkeit zu verzichten. Dieses kann, von den öffentlichen Körperschaften abgesehen, nur eine Stiftung, welche auf freigebigen Opfern beruht und ihre Leistungen freigebig darzubieten bestimmt ist. Die öffentlichen Körperschaften sind mit solchen Stiftungen deshalb nicht zu verwechseln, weil sie an sich weder den Zweck der Freigebigkeit noch des Gegentheils in sich tragen.

Sie sind die Zusammenfassung einer Gesammtheit von Menschen im großen oder kleinen Verbande des Staatslebens. Sie stellen im finanziellen Sinne eine gemeinsame Kraft dar, deren Quellen aus den verschiedenen Schichten der Gesellschaft entspringen, aus welchen sie sich zusammensetzen. Sie sind eine ökonomische Gemeinschaft, die einer Anzahl von Menschen Leistungen anbieten, welche theils zu ihrem eigenen Kreise gehören, theils außerhalb desselben fallen. Ihr finanzielles Verhältniß zu diesen Menschen kann ein gerade so verschiedenartiges sein, wie die Verschiedenheit der Schichten, aus denen sie selber bestehen, und die Verschiedenheit der Schichten, denen ihre Leistungen zu gute kommen.

Bei der Differenzirung der heutigen Gesellschaft sowohl unter dem Gesichtspunkte der finanziellen Kraft als unter dem Gesichtspunkte der Bedürfnisse und berufsmäßigen Interessen, bei dem Auseinanderfallen der Zugehörigkeit der Interessenten zu größeren und kleineren Verbänden, ist es in hohem Maaße unwahrscheinlich, daß sich jemals Opfer und Vortheile decken, daß der Kreis der finanziellen Gemeinschaft und der Kreis der ökonomischen Interessen zusammenfallen, und zwar zusammenfallen nicht nur im Sinne der äußeren Mitgliedschaft, sondern auch durch das Verhältniß an der Theilnahme.

§ 550. Wenn gleichwohl an die Vorstellung öffentlicher Verkehrsanstalten, öffentlicher Landstraßen, Flußläufe, Kanäle sich gern die Vorstellung einer öffentlichen Unentgeltlichkeit hängt, wenn wenigstens etwas Aehnliches oder Annäherndes sich mit dem öffentlichen Charakter der dem Staate gehörenden Posten, Telegraphen, Eisenbahnen vermischt, so hat dieses mancherlei Gründe.

Zunächst wirkt eine Unklarheit dabei mit von gleicher Art wie bei den populären Ideen von der naturgemäßen Unentgeltlichkeit des Grundes und Bodens. Es werden abstrakte Vorstellungen von einem natürlichen Zustande übertragen in eine Welt der Wirklichkeit, in welcher solche natürlichen Zustände nicht mehr zu finden sind. Es wird die Vorstellung

der offenen Straße, des offenen Flußlaufes, den die Natur frei für Jedermann hergegeben habe, untergeschoben denjenigen Land- und Wasserstraßen, die, wenn überhaupt jemals, niemals in ihrem heutigen künstlichen Zustande ein Werk der Natur gewesen sind, vielmehr erst durch eine mühselige und kostbare Technik zu dem gemacht worden sind, was sie sind.

Es ist ferner die Nachwirkung des landesväterlichen Staates, zu dessen Fürsorge die Landeskinderschaft hinaufschaut und mit gesteigerter Begierde hinaufschaut in einem Zeitalter, in welchem der Staat längst aufgehört hat, den patriarchalischen Charakter zu tragen. In diesem Zeitalter der staatsbürgerlichen Theilnahme, der allgemeinen Berechtigung am Staate, zu dessen sittlichen Forderungen die neue Staatsbürgerschaft noch nicht herangereift ist, entsteht ein Widerspruch zwischen den beiden Hälften der Berechtigung und der Verpflichtung, deren Vereinigung erst ein freies Staatswesen möglich macht.

Die neuen Rechte im Staate haben die Gewohnheit verbreitet und wirksamer gemacht, an den Staat Forderungen zu stellen. Das Gefühl der Verantwortlichkeit für die Pflichten, welche aus diesen Rechten entspringen, ist dahinter zurückgeblieben. Eben dies zeigt sich am deutlichsten in denjenigen Beziehungen des Staatsbürgerthums zum Staate, welche finanzielle Tragweite haben. Jeder verlangt finanzielle Opfer vom Staate, ohne sich darüber klar zu sein, daß wohl das Domanium eines landesväterlichen Fürsten vergangener Jahrhunderte, aber nicht das Finanzwesen des heutigen Staats solche Opfer bringen kann, ohne nach dem Zusammenhange derselben mit den Zwecken dieser Opfer und mit den Mitteln ihrer Aufbringung zu fragen.

Drittens wird diese Tendenz befördert durch die Erkenntniß, daß es in der That eine große Aufgabe des heutigen Staates ist, einseitige Opfer für gewisse Theile der Gesellschaft darzubringen — allerdings unter der Bedingung, daß Erwägungen der Bedürftigkeit zu deren Gunsten entschieden haben. Der unentgeltliche Unterricht der Volksschule verlegt die Kosten des Unterrichts von den Schultern der Schüler oder ihrer Eltern auf die Schultern der Steuerzahler in Staat und Gemeinde. Die Bedeutung der Volksschule, der daraus abgeleitete öffentliche Zwang zu ihrer Benutzung, der hieraus wiederum entspringende Druck auf zahlreiche Familien bei ohnehin vorhandener Dürftigkeit der Lage — alles das rechtfertigt diese Umdrehung der finanziellen Behandlung.

Aehnliche, ob auch nicht so schlagende Beispiele zeigt das Erwerbsleben in seinen einzelnen Gruppen, seinen Nothständen und Krisen. Aehnliches zeigen die Verkehrsanstalten selber, aus deren öffentlicher Ver-

waltung mit Recht eine gewisse Großartigkeit im Einzelnen, eine Rücksichtnahme auf dürftige Theile der Gesellschaft oder vernachlässigte Landestheile, ein weiterer Blick in die Zukunft über die Enge des Augenblicks hinaus gefolgert wird.

Wenn die angeführten Gründe eine Erklärung für die Irrthümer geben, vermöge deren man mit dem Wesen öffentlicher Verkehrsanstalten die Tendenz zur Unentgeltlichkeit ihrer Leistungen verbindet, so ist es doch nur eine relative, eine theilweise Unentgeltlichkeit, welche angestrebt wird, ein Stück Unentgeltlichkeit, verbunden mit Stücken der Entgeltlichkeit. Eben dieser gemischte Charakter der finanziellen Zumuthungen weist auf eine nähere Darlegung der wirklich entscheidenden Gründe für die finanzielle Behandlung der Verkehrsanstalten.

§ 551. Unter allen Veranstaltungen öffentlicher Körperschaften sind es gerade die für den Staatsverband wichtigsten, elementarsten, welche regelmäßig die finanzielle Abrechnung zwischen Kosten und Vortheilen durch ihr technisches Wesen ablehnen. Der größte Aufwand, den eine Veranstaltung des heutigen Staates verlangt, gehört der Landesvertheidigung. Aber man verzichtet auf jeden Versuch, die einzelnen Personen oder Gruppen der Staatsgesellschaft je nach den für sie gebrachten Opfern oder den für sie erworbenen Vortheilen dieser Veranstaltung bezahlen zu lassen. Das deutsche Kriegsschiff, welches nach einem entfernten Eiland abgesandt wird, um dem durch ein halbwildes Volk verletzten deutschen Kaufmanne Genugthuung zu verschaffen, verflicht unmittelbar in sein Einschreiten das Ansehen und die Ehre des Vaterlandes. Eine Kostenrechnung der Reichsmarineverwaltung für den Einzelnen, der die Kosten provocirt hat, fällt dahin, theils dem Sinne der Maaßregel nach, theils auch dem Umfange der Kosten nach, die der einzelne Interessent zu zahlen nicht fähig ist. Indessen, selbst wenn derartige Kostenrechnungen im Einzelnen angemessen befunden würden, gegenüber der großen Masse der Ausgaben für das Reichsheer und die Marine würde das wenig bedeuten.

Das Finanzprincip derartiger elementarer Staatsanstalten ist also ein sehr einfaches. Was sie leisten, fließt unsichtbar und ununterschiedlich in die Atmosphäre des Gesammtlebens der Nation; eine Abrechnung für ihren Genuß im Einzelnen giebt es nicht. Die ganze finanzielle Schwierigkeit liegt auf der anderen Seite — auf der Seite des Steuerwesens, welches dazu bestimmt ist, die Kosten solcher im Einzelnen nicht zu entgeltender Veranstaltungen des Staates zu decken.

Einen etwas verschiedenen Charakter hat die finanzielle Behandlung der Rechtspflege.

Hier tritt der Fall mit der Bezahlung des Kriegsschiffes, das für die Schädigung des einzelnen Staatsangehörigen intervenirt, mutatis mutandis wirklich ein. Neben dem, was die Rechtspflege vor allen Dingen leistet, nämlich dem principiell Gleichartigen von dem, was die Maaßregeln der Landesvertheidigung leisten, — die der Gesammtheit der Staatsgemeinschaft zu Theil werdende Atmosphäre der Rechtsordnung, die denen am meisten zu Theil wird, welche sich ihrer am wenigsten bewußt werden — neben dieser unsichtbaren und ungreifbaren Wohlthat eines gesitteten Staatsverbandes ist es wirklich die Bemühung der Rechtsbehörden für die einzelnen Personen, der Vortheil, welcher ihnen aus dieser Bemühung erwächst (oder beides zugleich), um dessentwillen es gerecht ist, sie eine besondere „Gebühr" bezahlen zu lassen, deren jährliche Summe einen Theil der Gesammtkosten der Justizpflege deckt, während der andere Theil aus den Steuern gedeckt wird, die von der Gesammtheit für die kollektiv genossene Wohlthat der Rechtsordnung entrichtet werden.

Nur aus Rücksicht auf die besondere Dürftigkeit (Armenrecht) der betheiligten Parteien wird auf die Gebühren der Rechtspflege verzichtet, und dem alten Verlangen des Radikalismus (welches bereits in die Mitte des 18. Jahrhunderts zurückreicht), dieses grundsätzlich und immer zu thun, stehen nicht bloß die Erwägungen der Gerechtigkeit, sondern auch die Gründe der Zweckmäßigkeit entgegen, aus denen man besorgt ist, die ohnehin vorhandene Neigung zu frivoler Belästigung der Gerichtshöfe zu vergrößern.

§ 552. Wie verhalten sich zu diesen Haupttypen der Staatsaufgaben die Verkehrsanstalten unter finanziellem Gesichtspunkte?

Die wesentliche Feststellung, die wir hier von vornherein zu machen haben, ist die, daß es bei ihren Leistungen etwas derartiges, wie die Erzielung einer unsichtbaren Atmosphäre, die allen als einer Gemeinschaft zu Theil wird, nicht giebt. Alles, was die Verkehrsanstalten leisten, läßt sich in einzelne Stücke, Theile, Centner, Meilen u. s. w. zerlegen und demgemäß bezahlen.

Gewiß haben die Verkehrsanstalten auch die Aufgabe, Leistungen für die Staatsverwaltung in Krieg und Frieden zu produciren. Diese Aufgabe ist sogar eine hauptsächliche und, wie wir gesehen haben, eine so dringliche, daß die Staatsverwaltung je nach Umständen für ihre eigenen Zwecke Posten, Telegraphen, Eisenbahnen hergestellt hat, un-

abhängig, ja mit Ausschließung der Bedürfnisse eines Verkehrs von Privaten.

Indessen es steht nicht das Mindeste im Wege, daß jeder Dienst der Posten, Telegraphen, Eisenbahnen u. dgl. für die Kriegsverwaltung oder Civilverwaltung ebenso berechnet und vergolten werde, wie die entsprechenden Dienste für die Interessen des privaten Verkehrs. Thatsächlich geschieht es auch in großem Umfange, und je mehr es geschieht, desto mehr fördert es die Deutlichkeit der Auseinandersetzung zwischen den Leistungen der verschiedenen Zweige der Staatsverwaltung.

Was für die Kreise des privaten Verkehrs an Personen, Gütern, Nachrichten befördert wird, ist — wie irgend etwas, was in der Volkswirthschaft für produktive oder konsumtive Zwecke geleistet und entgolten wird — von dem Käufer der Leistung zu bezahlen. Daß eine Verwohlfeilung der Preise, die er zu zahlen gebunden ist, *mittelbar* auch anderen Personen zu gute kommen *kann*, braucht nicht bestritten zu werden. Indessen weder den Preis der Kohlen, noch den Preis des Korns oder irgend welcher anderer Gegenstände elementarer Nothdurft der Produktion oder der Konsumtion setzt man darum auf öffentliche Kosten herab, weil die Möglichkeit, ja selbst die Hoffnung vorliegt, daß ihre Verwohlfeilung sich aus den Händen, denen sie zunächst zu Theil geworden ist, in die folgenden Hände übertrage, in welche sie aus den ersten Händen übergehen sollen. Der Eifer, mit dem die zunächst interessierten Gruppen sich für eine solche Verwohlfeilung zu bemühen pflegen, läßt nach menschlicher Weise nicht darauf schließen, daß die verlangten Zugeständnisse nur zu dem Zwecke gewünscht werden, daß sie anderen Interessengruppen weitergegeben werden können.

Es ist daher eine zweifelhafte Gerechtigkeit, aus den Mitteln der Gesammtheit Opfer zu bringen zu Gunsten einer Gruppe der Bevölkerung, auf die unsichere Vorstellung hin, es werde der Gesammtheit wieder zu gute kommen. Sicherer ist es, für die Gesammtheit festzuhalten, was ihr gehört.

§ 553. Es giebt ausnahmsweise Umstände, unter denen Gerechtigkeit und Zweckmäßigkeit dafür sprechen, daß man auf die Entgeltlichkeit der einzelnen Leistungen einer öffentlichen Verkehrsanstalt verzichtet.

Solche Umstände sind die verhältnißmäßige Allgemeinheit und Gleichheit der Benutzung durch die Gesammtheit der Bevölkerung, die verhältnißmäßige Kleinheit der zu erlangenden Entgelte, die damit in

Widerspruch tretende Größe der Belästigung und Kostbarkeit der Erhebung solcher Entgelte für die Behörden wie für die Verkehrsinteressenten. Derartige Umstände liegen vor bei den öffentlichen Chausseen und Brücken. Der allgemeine Zug der letzten Jahrzehnte, die so lange üblichen Chausseegelder und Brückengelder aufzuheben, ist Erwägungen wie den genannten entsprungen.

Es ist ein ähnlicher Fall wie bei den Instituten des geselligen Lebens. Lesevereine, Klubs u. dgl. begnügen sich mit einem einheitlichen Jahresbeitrag; sie setzen eine ungefähre Gleichheit der Benutzung voraus, sie gehen über die wirklichen Verschiedenheiten hinweg, sie fragen nicht danach, ob ein Mitglied täglich kommt oder nicht, ob es viele Zeitungen liest oder wenige u. dgl. m. Aber das hat eine Grenze. Was jeder Einzelne zu essen und zu trinken verlangt, die etwaige Wohnung, die er (nach englischer Weise) im Klub findet — das muß er bezahlen neben dem allgemeinen Jahresbeitrage.

So giebt es auch in dem Gebiete der Verkehrsanstalten für deren finanzielle Behandlung sehr bald einen Punkt, wo jener bequeme Kommunismus sein Ende erreicht. Es ist thatsächlich die große Masse der Verkehrsanstalten und ihrer Leistungen, welche im Einzelnen entgolten werden müssen.

Die Eisenbahn ist ein unvergleichlich größeres Kapital als die Chaussee; sie verbindet mit der Straße vollends den ganzen Fuhrbetrieb — im Unterschiede zu jeder anderen Straße —; sie differenzirt ihre Leistungen in so hohem Grade wie keine andere Verkehrsanstalt; und mit dieser Differenzirung der Leistungen hängt die Differenzirung des Bedarfs zusammen, den die verschiedenen Schichten der Bevölkerung für ihre Leistungen haben. Hiezu kommt, daß der weit überwiegende Grund dieser Differenzirung auf der Wohlhabenheit der gesellschaftlichen Schichten beruht und es die positive Wohlhabenheit ist, welche in hervorragendem Grade die Dienste der Eisenbahnen in Anspruch nimmt.

Was in letzterer Hinsicht von den Eisenbahnen als der größten und finanziell wichtigsten Verkehrsanstalt gilt, trifft in kleinerem Maaßstab für die Posten, vollends für die Telegraphen und Telephone zu. Ein Opfer der Staatsgesammtheit für diese Institute hat im Allgemeinen die Vermuthung eines Opfers zu Gunsten der besonders zahlungsfähigen Klassen für sich — abgesehen von den besonderen Verkehrsdiensten, die sich von selber als solche kennzeichnen, daß sie den ärmeren Klassen gewidmet sind.

§ 554. Das hier Gesagte würde allerdings nur zur Rechtfertigung eines finanziellen Princips dienen, welches die volle Kostendeckung bei den öffentlichen Verkehrsanstalten herauszuwirthschaften vorschriebe und dazu noch einen Abzug gestattete als Entgelt der öffentlichen Dienstleistungen für die Staatsverwaltung selber (sofern diese nicht angehalten wäre, die ihr geweihten Leistungen zu bezahlen gleich den Privaten).

Von einem reinen Ueberschusse für die Finanzen, der gleich den Steuern den allgemeinen Staatsbedürfnissen zu Hülfe käme, ist hier noch nichts gesagt. Er kann aber nicht außer Betracht gelassen werden angesichts der Thatsachen, die uns naheliegen. Sie sind nicht einmal neu, nur daß sie uns näher getreten sind und zu breiterer Erscheinung gelangt sind.

Die englische Postverwaltung hat nicht nur unter der Herrschaft der „fiskalischen" Grundsätze alter Zeit, sondern auch seit der Rowland Hill'schen Reform niemals aufgehört, einen reinen Ueberschuß abzuwerfen, der in den letzten Jahrzehnten zu ansehnlicher Höhe gestiegen ist. Die preußische Eisenbahnverwaltung hat Ueberschüsse geliefert, welche absolut weit größer, obwohl angesichts des so viel kleineren Anlage- und Betriebskapitals der Post relativ viel geringer sind als der Ueberschuß der englischen Post (1896/97*): über 80 Millionen Mark).

Bezeichnend für diese Ueberschüsse, mindestens für die Ueberschüsse der preußischen Eisenbahnverwaltung, ist es, daß sie nicht die Folge eines planmäßigen Entschlusses sind, sondern daß sie gleichsam als ein Glücksfall in der Noth sich ereignet haben. Es waren ganz andere Gründe für die Verstaatlichung der Eisenbahnen entscheidend als finanzielle; ja die Absicht auf Ueberschüsse und noch mehr als das wurde an amtlicher Stelle gelegentlich abgelehnt. Bei der Einführung des Pennyportos in der englischen Briefpost (1840) gelang es wirklich, die bisher erheblichen Reinerträge nahezu auf Null herabzudrücken, und erst allmälig sind diese aus der Kraft des sonstigen Aufschwungs der Volkswirthschaft zu der Höhe gewachsen, die wir kennen.

Wie rechtfertigt man nun nachträglich solche Ueberschüsse, da man sie festhält?

Aus einer Reihe von Gründen.

Erstens dem beständigen Anwachsen des Staatsbedarfs, dem heutzutage selbst die sparsamsten Finanzminister nicht Widerstand zu

*) 4009902 £. Dieser Reinertrag ergiebt sich, nachdem auch für den überseeischen „Packet Service" 723000 £ abgezogen sind. Die Telegraphenverwaltung ist mit eingerechnet, ist aber finanziell indifferent.

leisten im Stande sind. Dadurch allein löst sich der scheinbare Widerspruch, daß man demselben Manne die Kargheit gegenüber den öffentlichen Ausgabeforderungen und die Fiskalität seiner Verwaltung zu gleicher Zeit zum Vorwurfe machen kann.

Zweitens der Unvollkommenheit der Steuerformen, deren jede so großen Bedenken ausgesetzt ist, daß man vorzieht, „die Uebel zu tragen, die man kennt, als zu anderen zu fliehen, die unbekannt".

Drittens und namentlich dem Mangel an staatsbürgerlichem Pflichtgefühl, zumal in Angelegenheiten der Steuerzahlung, welcher zur Folge hat, daß diejenigen Steuerformen die leichtest getragenen, also zweckmäßigsten sind, welche am wenigsten empfunden werden, am meisten sich mit anderen Preisgestaltungen vermischen.

Viertens der Schwierigkeit, der Gerechtigkeit in der Vertheilung der Steuerlasten zum Durchbruch zu verhelfen, d. h. die Wohlhabenheit ihren Kräften entsprechend zu der Besteuerung heranzuziehen. Daher der Vorzug eines staatlichen Reinertrags, welcher seinem steuerlichen Charakter nach eine indirekte Steuer ist, die auf die wohlhabenden Klassen in erster Reihe fällt.

Es lassen sich aus diesen Gründen z. B. in der heutigen preußischen Finanzverwaltung andere Steuerformen denken, welche die Dienstbarkeit lockern, in die das Staatsbahnsystem den Finanzen gegenüber gerathen ist. Indessen muß deren Durchführbarkeit nachgewiesen sein, um einen Ersatz zu bilden für die preisgegebenen Ueberschüsse. Und gar nichts helfen diejenigen Meinungen, welche, ohne das Gefühl der Verantwortlichkeit für den Staatshaushalt, weder die Ueberschüsse noch die an deren Stelle tretenden neuen Steuern wollen.

Eine andere Frage ist es allerdings, ob im Einzelnen hier nicht manches Entgegenkommen geübt werden kann, welches bisher versagt worden ist.

§ 555. Die voraufgehenden Erörterungen, die im Wesentlichen mit den finanzpolitischen Anschauungen übereinstimmen, welche wir in dem „System der Finanzwissenschaft" (§§ 439—442) aus dem Standpunkt der Steuerlehre dargelegt haben, bedürfen noch einer Ergänzung hinsichtlich der Frage, wie sich in einer künftigen Periode das Finanzprincip der öffentlichen Verkehrsanstalten (insbesondere der Eisenbahnen) zu gestalten haben wird, nachdem etwa das in den Verkehrsanstalten angelegte Kapital durch entsprechende Abschreibungen oder durch Heimfallsrechte aus dem Besitze von Unternehmergesellschaften getilgt sein wird.

Es ist üblich, für einen solchen künftigen Zeitpunkt, sei es mit einer theoretischen Formulirung, sei es ohne dieselbe, einen Zustand finanzieller Verwaltung der Verkehrsanstalten vorwegzunehmen, welcher gleichsam befreit ist von der Last aufzubringender Kosten und ein weites Entgegenkommen mit sich bringt für die Interessen des Verkehrs, d. h. eine, wo nicht völlige, doch partielle Unentgeltlichkeit der Beförderung.

Wohlan, diese vermeintliche Finanzlage der Zukunft — sie ist heute schon vorhanden bei mehreren Kapitalien des Staatshaushalts. Ich will hier nicht von den Domänen reden, bei denen kein Mensch danach fragt, ob das darin steckende Kapital getilgt ist, um aus dieser Thatsache Folgerungen für deren Verwerthung abzuleiten. Ich weise auf das näher liegende und beweiskräftigere Beispiel der Post, zumal der erwähnten englischen Post und ihrer Reinüberschüsse, hin. In keiner Weise ist bei dieser (oder bei der deutschen Reichspostverwaltung mit ihren nominell und vollends reell kleineren Ueberschüssen) von einer Tilgung des darin steckenden Kapitals die Rede; es ist kein derartiges Kapital zu tilgen. Der befreite Zustand, der bei den Eisenbahnen für die Zukunft ins Auge gefaßt wird, ist bei der Post heute schon vorhanden.

Wenn bei dieser nun dennoch die großen Ueberschüsse gerechtfertigt werden, so geschieht das ohne Rücksicht auf eine Kapitaltilgung, lediglich aus dem Gesichtspunkte der Besteuerung. Weil hier eine Einnahme vorliegt, welche, wie nicht leicht eine andere Gruppe unter den heutigen Einnahmen, durch vornehmliche Belastung der zahlungsfähigen Klassen und durch Leichtigkeit der Erhebung den Forderungen der Gerechtigkeit und Zweckmäßigkeit entspricht, so hält man daran fest und würde, wenn es sich überhaupt darum handelte, eine der bestehenden Einnahmegruppen zu vermindern oder zu entbehren, bei keiner derselben so wenig Anlaß dazu haben wie bei dieser.

Das, was heute schon bei der Postverwaltung vorliegt, ist der etwaige künftige Zustand der Eisenbahnverwaltung. Ob das darin steckende Kapital getilgt ist oder nicht, ob sie kraft Heimfallsrechts einstmals dem Staate unentgeltlich zu Theil geworden sind — eine wesentliche Verwohlfeilung ihrer Beförderungskosten bleibt, solange die Schichtung der Gesellschaft und die Benutzung der Eisenbahnen dieselbe ist wie in der Gegenwart, eine Entlastung in erster Reihe für die besitzenden Klassen.

Eine solche Entlastung ist wohl denkbar, aber aus anderem Grunde. Wenn die Schichtung der Klassen sich verschoben hat, wenn die relative Steuerbelastung der verschiedenen Klassen eine andere geworden ist, wenn die wohlhabenden Klassen in ganz anderem Umfange ihren gebührenden

Antheil an der gesammten Steuerlast tragen — dann mögen Aenderungen in der Besteuerung, in dieser wie in anderer Form, eintreten können.

Es kommt hier darauf an, den Irrthum zu bekämpfen, als ob ein gesondertes Konto im Staatshaushalte zu führen wäre für die Verkehrsanstalten oder eine Gattung der Verkehrsanstalten, aus welchem sich eine so oder so bemessene Behandlung der Beförderungssätze ergäbe. Die Wahrheit ist, daß es solche Separatkontos innerhalb der Staatshaushaltung nicht giebt und nicht geben darf.

Wenn es richtig wäre, daß eine Verminderung der Staatsschuld einer einzelnen Klasse zu gute kommt, dann müßte es auch richtig sein, daß eine Verwaltung der Staatsschuld zu Lasten einer einzelnen Klasse sich vollziehen müßte. Hier hält man als selbstverständlich die Gesammtheit verpflichtet. Dort muß das Gleiche geschehen.

Drittes Kapitel.

Oekonomik der Landstraßen und Wasserstraßen.

Literatur. Emil Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft. Bd. I. Wien 1878. Freiherr v. Reitzenstein, Das deutsche Wegerecht in seinen Grundzügen. Freiburg 1890. Huber, Art. Wege. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. VI. 1894. Lorenz v. Stein, Handbuch der Verwaltungslehre mit Vergleichung der Literatur und Gesetzgebung von Frankreich, England, Deutschland und Oesterreich. Stuttgart 1876 (3. Aufl. 1888). Karl Heinrich Rau, Lehrbuch der politischen Oekonomie. Zweiter Band: Grundsätze der Volkswirthschaftspolitik. Zweite Abtheilung. 5. Ausgabe. Leipzig und Heidelberg 1863. Dritter Band: Grundsätze der Finanzwissenschaft. Erste Abtheilung. 5. Ausgabe. 1864. Wilhelm Roscher, System der Volkswirthschaft. Dritter Band: Nationalökonomik des Handels und Gewerbfleißes. Stuttgart 1881. R. van der Borght, Das Verkehrswesen. Leipzig 1894.

Max Maria v. Weber, Die Wasserstraßen Nordeuropas. Ergebnisse von im Auftrage des preußischen Ministers für öffentliche Arbeiten unternommenen Studienreisen. Leipzig 1881. Chr. Mosler, Die Wasserstraßen in den Vereinigten Staaten von Amerika in ihrer kommerciellen und industriellen Bedeutung. Im Auftrage des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. Berlin 1877. Georg Schanz, Studien über die bayerischen Wasserstraßen. Drei Hefte: Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main; der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale; die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert und ihre künftige Entwicklung. Bamberg 1893/94. Martin Kriele, Die Regulirung der Elbschiffahrt 1819 bis 1821. Abhandlungen aus dem staatswissenschaftlichen Seminar zu Straßburg. Heft XIII. Straßburg 1894. R. van der Borght, Die wirthschaftliche Bedeutung der Rhein-Seeschiffahrt. Herausgegeben von der Handelskammer zu Köln a. Rh. Köln 1892. Symphor, Transportkosten auf Eisenbahnen und Kanälen. Berlin 1885. Derselbe, Der Verkehr auf deutschen Wasserstraßen in den Jahren 1875 und 1885. Berlin 1891. Franz Ulrich, Stafseltarife und Wasserstraßen. Berlin 1894. August Meitzen, Die Frage des Kanalbaues in Preußen. Schmoller's Jahrbuch für Gesetzgebung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich. 1884, S. 751—821. G. Cohn, Untersuchungen über die

engliſche Eiſenbahnpolitik. Leipzig 1874 75. Derſelbe, Eiſenbahnen, Waſſerſtraßen und der preußiſche Staatshaushalt. Schmoller's Jahrbuch. 1894, 1071 bis 1115. Derſelbe, Neuere Literatur über die deutſchen Waſſerſtraßen. Schmoller's Jahrbuch. 1895, 19–41. Mittheilungen des Centralvereins für Hebung der deutſchen Fluß- und Kanalſchiffahrt. 1869—1894. Zeitſchrift für Binnenſchiffahrt, herausgegeben vom Centralverein für Hebung der deutſchen Fluß- und Kanalſchiffahrt (Jahrgänge 26 ff. der „Mittheilungen"). 1894–1898. Zeitſchrift für Eiſenbahnen und Dampfſchiffahrt der öſterreichiſch-ungariſchen Monarchie. Wien 1888–1897. Viktor Kurs, Artikel: Kanäle. Erſter Supplementband zum Handwörterbuch der Staatswiſſenſchaften. Jena 1895. Derſelbe, Schiffahrtsſtraßen im Deutſchen Reich, ihre bisherige und zukünftige Entwicklung und ihre gegenwärtige wirthſchaftliche und finanzielle Ausnutzung. Conrad's Jahrbücher. 1895. Bd. 65, S. 641—705. Schlichting, Artikel: Binnenſchiffahrt. Handwörterbuch der Staatswiſſenſchaften. Bd. 2. Edmund J. James, The Canal and the Railway. Publications of the American Academy of Political and Social Science. Philadelphia 1890. J. A. Fairlie, The economic effects of Ship Canals. Annals of the American Academy of Political and Social Science. January 1898. Vol. XI, No. 1, p. 54—78. Edward Porritt, The Manchester Ship Canal. The Yale Review, A quarterly journal of History and Political Science. November 1894. Vol. III, No. 3, p. 295—310.

I. Gliederung und Verwaltung der Landſtraßen.

§ 556. Der Gedanke der Anpaſſung der Wegetechnik an die gegebenen wirthſchaftlichen Umſtände, welcher ſich bei den Eiſenbahnen in der Abſtufung von Hauptbahnen und Nebenbahnen verwirklicht, hat hiſtoriſch zuerſt Geſtalt gewonnen im Gebiete der Landſtraßen.

Derjenige große Staat, welcher als der erſte die Centraliſation der Verwaltung und als eine Stätte derſelben die Wegeverwaltung durchgeführt hat, iſt auch der erſte geweſen, welcher der einheitlichen Zweckmäßigkeit ſeines Straßenweſens in deſſen Gliederung Ausdruck gegeben hat.

Gemäß dem Beſchluſſe des Staatsraths vom 6. Februar 1776*) waren in Frankreich die Landſtraßen eingetheilt in vier Klaſſen. Die erſte Klaſſe umfaßte die großen Linien, welche das ganze Reiche durchſchnitten, indem ſie die Hauptſtadt mit den größeren Provinzialſtädten und Hafenplätzen verbanden. Die zweite Klaſſe enthielt die Straßen,

*) Dictionnaire de l'Administration française par Maurice Block. Deuxième édition. Paris 1877. Articles: Voirie, Travaux publics, Chemins vicinaux, Départements, Organisation communale. Vgl. Isambert, Traité de la Voirie. Paris 1829. Vuatrin et Bathie, Lois administratives françaises. Paris 1876.

welche die Provinzen unter einander verbanden. Die dritte Klasse umfaßte die Straßen, die innerhalb derselben Provinz liefen. Die vierte Klasse endlich bestand aus den Wegen, die zwischen den kleinen Städten lagen.

Die Gesetzgebung der Revolutionszeit hat auch hier auf dem Verwaltungsrecht des alten Regime fortgebaut. Das Dekret vom 16. December 1811 theilt die Straßen von Frankreich ein in „routes nationales" und „routes départementales". Die Länge der ersteren betrug (1876) 37304 km. Sie zerfallen in drei Unterabtheilungen, welche den drei ersten Klassen der Verordnung von 1776 entsprechen.

Die „routes nationales" werden vom Staate gebaut und unterhalten, die anderen von den Departements; der Staat unterstützt die Departements bei ihren Straßenbauten.

Unterhalb der Sphäre der „routes nationales" liegen die „chemins vicinaux" und zuletzt als kleinste Verbindungswege die „chemins ruraux". Auch in diese Sphäre reicht die Hülfe des Staats herab. Durch Gesetz vom 11. Juli 1868 ist eine Subvention von 115 Millionen Francs bewilligt, welche je nach Bedarf auf die Departements und die Gemeinden vertheilt, nach den Bedingungen des Gesetzes vom 25. Juli 1873 binnen 15 Jahren zu tilgen ist, mit Vorbehalten für die Bedürftigkeit der Gemeinden.

Alle Staatsstraßen werden von der centralen Staatsbehörde vorgezeichnet, und selbst die „Vicinalwege" werden von dem Präfekten und dem Generalrath der Departements bestimmt, sofern diese Behörden sie für Wege „de grande communication" erklären.

Wenn ein Vicinalweg durch den Betrieb von Steinbrüchen, Bergwerken, Waldungen, Industriestätten, welche Privatpersonen oder Staatsverwaltungen gehören, geschädigt wird, so hat solch Betrieb „subventions spéciales" je nach der Größe der Beschädigung zu leisten.

Der Grundzug der finanziellen Behandlung der Landstraßen ist seit der Gesetzgebung der Revolution die Freiheit von Wegegeldern. Die alte Bezeichnung derselben in der französischen Sprache („péage") wird heutzutage in dem Verwaltungsrecht Frankreichs nur gebraucht, um die an Private oder an locale Körperschaften seitens des Staats zugestandenen Wegegelder zu benennen, welche bei Ueberlassung von Wegebauten an dieselben als Entschädigung bewilligt werden (laut Gesetz vom 14. Floréal des Jahres X).

Die Finanzmittel der Departements u. s. w. zum Wegebau werden in der gewohnten Weise der Zuschlagscentimes zu den Realsteuern des Staats aufgebracht.

Für die Staatsstraßen erklärt das Dekret vom 16. December 1811: Die kaiserlichen Straßen erster und zweiter Klasse sollen ganz und gar aus unserem kaiserlichen Schatze erbaut, wieder hergestellt und unterhalten werden; die Kosten der kaiserlichen Straßen dritter Klasse sollen gemeinschaftlich aus unserem Schatze und durch die betreffenden Departements bestritten werden; die Kosten der Departementsstraßen fallen den Departements, Arrondissements und Kommunen zu, welche daran besonders interessirt sind. Die Vicinalwege (Gesetz vom 21. Mai 1836) ruhen in erster Reihe auf den Schultern der Gemeinden, und zwar theils vermittelst der Zuschläge zu den direkten Steuern, theils vermittelst naturaler Prästation von jährlich drei Tagen für den Mann, welche ihrerseits in Gelde geleistet werden kann. Thatsächlich ist in der Gegenwart noch bei den 400000 km Gemeindewegen das Verhältniß der Naturalleistungen zum Geldaufwande wie 2:3.

§ 557. Den gewohnten Kontrast zu den Einrichtungen Frankreichs zeigt auch auf diesem Gebiete **England**.

Für das Allgemeine ist auf das früher Gesagte zu verweisen. Hier die Einzelheiten in gedrängter Kürze.

So sehr verschieden von den Zuständen des Deutschen Reiches, gleicht England durch seine Landstraßen bis in das 18. und 19. Jahrhundert hinein dem alten Deutschland. Wir haben davon einiges kennen gelernt. Die Centralgewalt, welche dem Deutschen Reiche ganz und gar fehlte, sie fehlte England wenigstens für seine Landstraßen, Wasserstraßen, Eisenstraßen.

In die Lücke sprang nach englischer Weise ein Ersatzmittel. Wie einstmals im Mittelalter die Kirche und ihre Orden Brücken und Wege gebaut, da der Staat sie nicht baute, so bauten jetzt im neuen Zeitalter statt des Staates private Unternehmer, von weltlichen, nicht von kirchlichen Motiven getrieben.

Seit der Mitte des 17. Jahrhunderts zeigt sich der Widerspruch zwischen der Leistungsfähigkeit des Kirchspiels als des Selbstverwaltungskörpers für lokalen Wegebau und den Ansprüchen des Verkehrs auf größere Landstraßen. Zum Bau der letzteren entstehen unter obrigkeitlicher Autorisation „Public trusts“, die das Recht erhalten, zum Wegebau Anleihen aufzunehmen, sowie Weggelder zu erheben, diese, um die Anleihen zu verzinsen und die Straßen zu erhalten. Von dem Drehkreuz (Turnpike), das zur Kontrolle der Wegegelderhebung auf der Straße errichtet wird, erhalten sie den Namen „Turnpike roads“.

Die erste Parlamentsakte für solchen Zweck ist für die Straße von London nach York (1663). In dieser sind es noch „Wegeaufseher", welche von den Friedensrichtern ernannt werden. Danach aber (seit 1706) sind es „Trusts" (Pflegschaften), ein Mittelding zwischen öffentlicher und privater Verwaltung.

In den an diese Körperschaften verliehenen Konzessionen des Parlaments haben wir die Vorläufer aller derjenigen Bestimmungen, kraft deren zwei Jahrhunderte lang von Parlaments wegen die Besorgung der Verkehrsanstalten und verwandten Einrichtungen in Großbritannien an Unternehmergesellschaften überlassen worden ist. Genaue Vorschriften für die Expropriation, für die technische Herstellung der Straßen, Begrenzung der Frist auf 21 Jahre behufs Revision der Bedingungen, umständliche Festsetzung der Wegegelder (je nach den Pferden und verschiedenen Fahrzeugen), Exemtionen für Staatsbehörden (Armee, Post), Vorschriften für Zusammensetzung und Befugnisse der Trust*).

Das System der Turnpike-Roads wurde auf Grund von etwa 3800 Specialakten des Parlaments gehandhabt. Die großen Kosten der parlamentarischen Konzessionen, die Zersplitterung der Verwaltungen**), dann die Konkurrenz der neuen Verkehrsmittel (Kanäle, Eisenbahnen) erschütterte die Finanzlage. Die unbezahlten Zinsen betrugen 1829: 821586 £, 1838: 1123623 £.

§ 558. Durch die Gesetze der Jahre 1862 und 1864 wird dann nachgeholt, was zwei Jahrhunderte lang versäumt worden ist. Diese Zwittergeschöpfe werden den öffentlichen Wegeverwaltungsbehörden, die neuerdings reorganisiert worden sind (Highway boards), unterstellt und werden dadurch auf die Wegesteuern der kommunalen Körperschaften basirt.

Die Zahl der Turnpike-Trusts in England und Nordwales war am 31. December 1864: 1047, die Länge der von ihnen verwalteten Straßen 20189 englische Meilen. Am 1. Januar 1890 waren nur 5 von jenen Trusts übrig mit überhaupt 77 englischen Meilen Straße,

*) Die Weggelder betrugen (nach dem Beispiel einer Akte von 1798): 1 Schilling für 6 englische Meilen für einen Reisewagen mit 2 Pferden; 8 Pence für einen Lastwagen mit 2 Pferden oder Ochsen; 2 Pence für jedes Pferd ohne Wagen.

**) In England (ohne Wales) gab es im Jahre 1821 neben 590 Turnpike-Trusts, bei denen die Einnahmen die Ausgaben um 106730 £ überstiegen, nicht weniger als 318 andere, bei welchen die Ausgaben die Einnahmen um 47494 £ überschritten.

die noch im Jahre 1890 oder bald darauf beseitigt sind*). Ihre Beseitigung bedeutet zugleich die Aufhebung der Drehkreuze und der Wegegelder, deren in dem Jahre 1887/88 noch 7469 £ erhoben wurden.

Im Jahre 1887/88 gab es in England und Wales 100014 englische Meilen Ordinary highways (gewöhnliche Landstraßen), 17846 englische Meilen Main roads (Hauptstraßen) = 117860.

Der Charakter der beiden Gattungen erhellt aus den Kosten der jährlichen Unterhaltung: die Hauptstraßen 39 £ per englische Meile, die anderen Straßen 13 £. Die Gesammtkosten betrugen im Jahre 2125508 £. Die dafür erhobenen Steuern wurden von einem eingeschätzten Einkommen von 53½ Millionen £ (zu 6,9 Pence per Pfund) getragen.

Im Einzelnen sind dann wohl noch manche Reste übrig geblieben in den „Private roads" (Privatlandstraßen), derengleichen ich im südlichen Schottland, auf dem Wege zwischen Inversnaid und Stralachnar (Juli 1873), beobachtet habe. Hier ist die Bergstraße von den Gasthausbesitzern der beiden durch den Berg geschiedenen Ortschaften als Privatstraße hergestellt, wird von ihnen geschlossen gehalten, und der Fuhrwerksbetrieb liegt in ihren Händen.

§ 559. Bei so großer Verschiedenheit der staatlichen Entwickelungen ist doch eine, ich möchte sagen, negative Uebereinstimmung in der Verwaltung der Landstraßen zwischen Deutschland und England zu bemerken. Diese Uebereinstimmung entspringt der Gemeinschaft der öffentlich-rechtlichen Grundlagen der alten Wegeerhaltung und des Mangels ihrer Fortbildung durch eine centrale Staatsgewalt, wie sie in Frankreich bereits im 17. und 18. Jahrhundert sich wirksam erweist.

An Anregungen, durch private Unternehmungen dasjenige zu ersetzen, was für die neueren Bedürfnisse des Landstraßenwesens die öffentlichen Veranstaltungen vermissen lassen und die kommunalen Verpflichtungen zu leisten unfähig sind — an Anregungen dazu fehlt es auch in Deutschland nicht. Jedoch es führt nicht zu Thaten. Dafür regt sich eine andere Form der Unternehmungen, welche an das Territorialfürstenthum anknüpft und durch den Wetteifer der Landesherren getrieben wird.

Dem französischen Beispiele eifern einzelne derselben nach. Der

*) Fourth Annual Report of the Local Government Board. 1874/75. London 1875. p. 241—255. Nineteenth Annual Report of the Local Government Board. 1889/90. London 1890, p. CLXVIII ff.

thatkräftigere Besitzer einer neuen Straße zwingt dem lässigeren Nachbarn ähnliche Fortschritte auf, will dieser nicht Verlust an Zöllen und anderen Einnahmen erleiden. Die wichtige alte Rheinstraße vom Bodensee nach Frankfurt wird zu Anfang des 18. Jahrhunderts aufgegeben und in das Elsaß verlegt, weil sie hier im besseren Zustande und nicht so sehr mit Abgaben belastet ist. Krünitz (Die Landstraßen) berichtet 1794, daß die Nachbarn von Saarbrücken mit Neid sahen, wie die dortige Herrschaft vermittelst ihrer guten Chausseen die Spedition aller auf der Mosel und Saar für die Schweiz und für das Elsaß bestimmten holländischen, flandrischen und brabantischen Waaren an sich gezogen und die Abholung der Steinkohlen, Eisenwaaren und übrigen Landesprodukte den Nachbarn sehr erleichtert hatte. Der im Saarbrückischen schnell angewachsene Handel reizte auch den Grafen von der Leyhe, eine Chaussee in seiner Residenz Blieskastel gegen Saarbrücken anzulegen. Als dies die Herren von Sickingen und Kerpen gesehen hatten, unternahmen sie den Chausseebau ebenfalls u. s. w.

Mit diesen Fortschritten der Technik verknüpfte sich die Frage der Wegebaulast, ihre allmälige Umgestaltung aus einer Frohnleistung des Bauernstandes in eine gemeine öffentliche Pflicht oder vielmehr eine Rückbildung der Entartung zu dem ursprünglichen Zustande. In dem Herzogthum Westfalen ordnete eine Verfügung vom 15. November 1807, zuerst in Deutschland, an, daß die Wegebaulast nach dem Steuerfuß getragen werde. Oesterreich hatte bereits ein Menschenalter zuvor für seine Staatsstraßen auf die Frohndienste der Unterthanen verzichtet, der Freiherr vom Stein dies in seinem Verwaltungsbezirke 1801 angeordnet.

§ 560. Erst im Laufe des 19. Jahrhunderts ist in Deutschland die Staatsthätigkeit im Landstraßenbau in lebhafteren Gang gekommen, wie es die früher mitgetheilten Zahlen beweisen.

Der preußische Staat giebt gegenwärtig für seine Staatschausseen 34 Millionen Mark jährlich aus, daneben als Subventionen an die Provinzen etwa 20 Millionen Mark*). Außerdem haben die Gemeinden

*) Die Provinz Hannover hat laut Verordnung vom 18. November 1868 900000 Mark als Beihülfe für den Landstraßen- und Wegebau erhalten. Das Gesetz vom 8. Juni 1875 überwies der Provinzialverwaltung eine neue Jahresrente von 2272290 Mark, um alle bisher staatlichen Chausseen — ein Netz von 432 geographischen Meilen Länge — übernehmen und erhalten zu können. Es sind von der Provinzialverwaltung 3 Provinzialanleihen im Gesammtbetrage von 16½ Millionen Mark aufgenommen, um das Landstraßennetz auszubauen (neben 10 Millionen Mark für das

und Gutsbezirke einen jährlichen Aufwand von etwa 65 Millionen Mark für ihre eigenen Straßen, sowie die Provinzen ihren Aufwand für die Provinzialchausseen.

In der Geschichte des Landstraßenwesens ist es seit einem Jahrhundert ein unverkennbarer Zug, daß die Verstaatlichung oder die Centralisation im Sinne des großen Staatsverbandes auch die Unentgeltlichkeit, d. h. die Aufhebung der bestehenden Wegeabgaben, in ihrem Gefolge hat.

So zuerst in Frankreich, so in Deutschland: Bayern, Württemberg (1828), Baden (1830), Hessen-Darmstadt (1865), Preußen (1873). Hier ist auf den Staats- und Provinzialchausseen die Erhebung des Chausseegeldes beseitigt. Aehnlich aber, wie in England, wie in Frankreich Reste zu Gunsten lokaler Körperschaften übrig geblieben sind, so auch in Deutschland. Die Befugniß der Kreise und Gemeinden, mit staatlicher Genehmigung von ihren Wegen und Brücken entsprechende Abgaben zu erheben, ist erhalten geblieben.

So ist es ferner charakteristisch, daß die kleineren und kleinsten Staaten Deutschlands sich nur langsam von dem Chausseegelde lossagen, ja es zum Theil gegenwärtig noch festhalten. Im Königreich Sachsen ist*) nach langen Verhandlungen in den beiden Häusern des Landtags und nach drohenden Konflikten seit 1. Januar 1886 das fiskalische Chausseegeld und Brückengeld gefallen. Im Großherzogthum Sachsen-Weimar hat man, ähnlich wie im Königreich Sachsen, eine Reihe von Jahren gegen das Chausseegeld und Brückengeld gekämpft und seit 1888 dasselbe fortfallen lassen. In Reuß jüngerer Linie seit 1. Juli 1893.

Im Königreich Sachsen absorbirten die Erhebungskosten im Jahre 1884/85 30 Procent des Ertrages (nämlich 222 000 Mark von 764 000 Mark).

Im Herzogthum Sachsen-Gotha findet eine Erhebung von Chaussee-, Brücken- und Pflastergeld auf Staats- und Gemeindestraßen ebenso statt wie in den Fürstenthümern Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, Reuß älterer Linie, Herzogthum Sachsen-Meiningen und Sachsen-Altenburg.

Kleinbahnwesen). Vgl. Rede des Schatzraths v. Wersebe im Provinziallandtage für Hannover bei Besprechung des Haushaltsplanes für das Etatsjahr 1898/99.

*) Vgl. Georg Schanz, Finanzarchiv. Jahrgang 1884, 837—843. Vgl. ferner Finanzarchiv. Jahrgang 1888, 1059—1068; Jahrgang 1893, 560.

II. Arten der Wasserstraßen.

§ 561. Eine Oekonomik der Wasserstraßen hat wie jede Oekonomik der Verkehrsanstalten diejenigen technischen Einrichtungen zum Gegenstande, welche durch ökonomische Opfer für die Zwecke des Verkehrs hergestellt werden. Während also die Landstraßen durch solche kostbaren Einrichtungen überhaupt erst dem Verkehr dienstbar werden können und der Verkehr der Gegenwart Landstraßen (Eisenstraßen) von erhöhter Kostbarkeit verlangt, — ist es umgekehrt das Wesen des Wasserstraßenverkehrs, daß der ansehnlichste Theil desselben sich der natürlichen Gaben bedient, welche kostenfrei dargeboten werden, und es ist gerade der Charakterzug des neuen Zeitalters, daß seine technischen Triumphe nicht an der natürlichen Wasserstraße erhebliche Verbesserungen vorzunehmen haben, sondern sich vielmehr darin erweisen, daß sie der Benutzung der natürlichen Wasserstraße in immer höherem Grade sich gewachsen zeigen.

So ist es mit den großen Weltstraßen, die das Meer dem menschlichen Verkehr hinbreitet — ein aufbewahrter Vorrath an natürlicher Fortbewegungskraft, dessen Schätze erst diejenigen Zeitalter zu heben berufen sind, welche die Technik zur Nutzung dieser Naturkraft erringen. Wir haben an früherer Stelle kennen gelernt, worin die Technik besteht: Schiffahrtskunde, Kenntniß der fahrbaren Straßen, der gefährlichen Stellen, Leuchtfeuer, Häfen und zumal die Fahrzeuge selber. Alles das auf dem Hintergrunde einer nationalen Machtentfaltung, welche die Bahn frei macht für die heimische Flagge gegen Seeräuberunwesen und den Widerstand feindlicher Mächte.

Hieraus ergiebt sich, daß für das Verkehrswesen der Gegenwart und wohl noch mehr für das Verkehrswesen der Zukunft mit der Zunahme aller jener Fortschritte die Meeresstraße weitaus die wichtigste unter den Wasserstraßen ist und sein wird.

Gegenstand ökonomischer Veranstaltungen sind für diese wichtigste Straße nur die zugehörigen Werkzeuge der Meeresfahrt, welche Kosten verursachen: Seehäfen, Leuchtthürme, Fahrzeuge. Es sind diese und unter diesen wiederum am meisten die Fahrzeuge, auf deren Entwicklung der Fortschritt des Seeverkehrs ebenso beruht, wie der Fortschritt des Landverkehrs auf der Entwicklung der Landstraßen und zumal der Eisenstraßen.

Die Oekonomie aber, sofern sie die Anstalten des Seeverkehrs im

Auge hat, erhält dadurch eine ganz andere, eine sehr vereinfachte Gestalt, daß der Hauptbestandtheil, nämlich das Meer selber, aus der Kombination im ökonomischen Sinne herausfällt.

§ 562. Eine ähnliche Bedeutung wie die offene Meeresstraße hat die natürliche Wasserstraße, welche die Binnenseen gewähren. Um so mehr das, als solche Gewässer nicht erst durch die Fortschritte einer höheren Kultur dem Verkehr brauchbar gemacht worden sind, sondern in verhältnißmäßig früher Zeit, gleich der Küstenschiffahrt auf den Meeren, natürliche Straßen dargeboten haben, ehe die Technik Landstraßen geschaffen hatte.

Dieses gilt auch von den natürlichen Flußläufen. Sie haben in den Zeiten, da die Technik des Landstraßenbaus schlummerte, da die öffentlichen Zustände eine zureichende Fürsorge für die Instandhaltung der Landstraßen ausschlossen, für den Binnenverkehr eine verhältnißmäßig große Bedeutung gehabt.

Beide Arten von Wasserstraßen würden, sofern ihr natürlicher Zustand dem Verkehr genügte, eine ähnliche Stellung als „freie Güter" im Bereiche der Verkehrsmittel haben, wie das offene Meer.

Indessen, was wenigstens die Flußläufe anlangt, so verlangen dieselben überhaupt und zumal bei den zunehmenden Ansprüchen der größeren Schiffsgefäße, die in der Tendenz der neuen Volkswirthschaft begründet sind, wirthschaftliche Aufwendungen.

Durch diese nehmen sie immer mehr den Charakter von künstlichen Straßen an, in welche die fortschreitende Wassertechnik fortschreitende Kapitalanlagen versenkt, fortschreitende Opfer für den fortlaufenden Unterhalt des fahrbaren Zustandes bringt. Dieses steigert sich zu den höchsten technischen Anstrengungen und wirthschaftlichen Opfern, wenn der Fortschritt bis zur Umwandlung des natürlichen Charakters der Wasserstraße treibt, aus einem Flußlaufe mehr und mehr ein zureichendes Bett für Seeschiffe und immer größere Seeschiffe machen will.

Die Beseitigung der Ablagerungen, welche die Stromläufe aus ihren höher liegenden Theilen in die niederen mitführen und bei verminderter Strömung liegen lassen, durch Baggerung; die Regulirung der Flußläufe selber durch Herstellung einer Gleichmäßigkeit des Wasserlaufes vermöge eines gleichmäßiges Gefälles; die Kanalisirung des Flusses durch Herstellung kanalähnlicher Vorrichtungen, welche den Fluß durch Einbau von Wehren in Abtheilungen zerlegen, in eine Reihenfolge von Bassins, deren Höhenunterschiede durch Schleusen und andere Ver-

anstaltungen vermittelt werden — dieses sind die technischen Hülfsmittel, welche in der Gegenwart mehr und mehr aus den natürlichen Strömen künstliche Wasserstraßen gemacht haben.

Die Beurtheilung der Flußkanalisirungen wird dadurch denselben Maaßstäben unterworfen, wie die Beurtheilung anderer künstlicher Straßen.

§ 563. Die Kanäle sind schlechthin künstliche Wasserstraßen. Sie sind ein künstlich geschaffenes Wasserbett mit künstlich zugeleitetem Wasserlauf.

Der Zweck kann ein anderer sein, als der eines Verkehrsmittels; insbesondere dienen Kanäle der Verbesserung des anzubauenden benachbarten Bodens, sei es durch Entwässerung, sei es durch Bewässerung. Oefters vermischen sich solche Landeskulturzwecke mit dem Verkehrszwecke in denselben Kanälen. Die zahlreichen Veen- und Moorkanäle in den Niederlanden und den diesen benachbarten Theilen des Deutschen Reiches dienen zunächst der Entwässerung des von Natur sumpfigen Terrains, um dann auch dem Transporte zu dienen. Der Elbing-Oberländische Kanal hat die Trockenlegung von 500 ha Boden bewirkt und die anstoßenden Ländereien bis auf weite Entfernungen entsumpft; zugleich dient er jetzt der Schiffahrt. Bei den neuesten Projekten für den Kanalbau in Deutschland, so zumal bei dem Rhein-Weser-Elbe-Kanal, wird das Interesse der Landesmelioration neben dem Schiffahrtsinteresse betont.

Wo immer in dieser Weise mit dem Verkehrszwecke andere Zwecke sich vereinigen, ist bei der ökonomischen Würdigung eines Schiffahrtskanals dieses andere Interesse zu berücksichtigen. Allerdings ist dieses ein Gesichtspunkt, der nicht bloß der Entlastung des Verkehrszweckes zu gute kommt. Es wird vielmehr auf der anderen Seite auch die Frage sein, ob die Anlage eines Schiffahrtskanals neben den unmittelbaren Kosten nicht außerdem indirekte Opfer verursacht durch die etwaigen Schädigungen, welche den Forderungen der Bodenkultur, je nach örtlichen Verhältnissen, widerfahren.

Die Schiffahrtskanäle sind ihrer Mehrzahl nach für die Binnenschiffahrt bestimmt; sie verbinden die natürlichen Binnengewässer (Flüsse und Seen), entweder als „Lateral- oder Seitenkanäle", indem sie verschiedene Theile desselben natürlichen Gewässers verbinden, oder als „Wasserscheidekanäle", indem sie zwei verschiedene Gewässer mit einander verbinden.

Die kühnsten, kostbarsten, zugleich am meisten problematischen und

bisher seltenen Bauwerke sind die Seekanäle*), welche zwei Meere mit einander verbinden, die durch einen verhältnißmäßig schmalen Streifen Landes getrennt sind, oder welche sich begnügen, das Meer in das Land hineinzuleiten durch einen selbständigen Wasserbau oder durch Kanalisirung eines Stromausflusses.

III. Die Seekanäle.

§ 564. Wir haben in früheren Betrachtungen das Wechselverhältniß von Technik und Oekonomik der Verkehrsanstalten ins Auge gefaßt.

Wenn die Technik anderer Verkehrsmittel, deren sich die Gegenwart erfreut, eine unzweifelhaft siegreiche ist und ihre Beziehungen zur Oekonomie nur darin bestehen, daß die Anwendung den differenzirten Bedürfnissen je nach socialer Gruppe, nach Landschaft, Kulturstufe, Bevölkerungsdichtigkeit u. s. w. entspreche — so zeigt das Verhältniß der Kanalbautechnik zur Oekonomie doch wesentlich andere Züge.

Hier ist die Aufgabe des einzelnen Falles eine so eigenartige, der Aufwand gerade für die wichtigsten Aufgaben ein so großer, daß man heutzutage noch weit davon entfernt ist, die Kanäle als gesicherten Bestandtheil der Verkehrsmitteltechnik ansehen zu dürfen, um aus ökonomischem Standpunkte nur die Forderung ihrer Anpassung an die gegebenen Umstände zu stellen, wie bei Eisenbahnen, Telegraphen, Telephonen, Dampfschiffen.

Dieses gilt zumal von den größten Problemen der Kanaltechnik, von den Seekanälen. Wir beobachten bei ihnen das Ringen einer noch unfertigen Technik mit den natürlichen Schwierigkeiten, angespornt, wenigstens da, wo zwei getrennte Meere verbunden werden sollen, durch den weit ausgreifenden Vortheil einer Abkürzung der Seefahrt, der den nothwendigen Kosten der neuen Technik überlegen sein soll. Nach Jahrhunderte alten Projekten, nach langjährigen Anstrengungen der neuesten Technik ist der Panamakanal, der bestimmt ist, den Atlantischen und den Stillen Ocean mit einander zu verbinden, in den technischen Schwierigkeiten unter den größten finanziellen Opfern vorderhand stecken geblieben. Für die Ersparniß von 127 Fahrtagen und von 30 000 Francs Kosten

*) Im Englischen „Ship-Canal", d. h. Seeschiffkanal; so: Manchester Ship-Canal.

gegenüber dem alten Seewege wurde ein 74 km langer Kanal im Meeresniveau (1869) geplant, der 480, dann 600 Millionen Francs kosten sollte. Als im Jahre 1886 bereits 602 Millionen verausgabt waren, wurden ferner 600 Millionen als nothwendig erklärt, und man entschloß sich zur Anlage eines Schleusenkanals. Im Jahre 1889 veranschlagte die Gesellschaft die Höhe der Baukosten auf 1500 Millionen, andere auf 2000—3000 Millionen Francs.

Dem Panama-Unternehmen, das von Lesseps und Paris aus betrieben wurde, lief das Projekt des Nicaraguakanals*) parallel, für welches die Regierung der Vereinigten Staaten Untersuchungen vornehmen ließ. Von dessen Gesammtlänge (275 km) sollten 92 km auf das Becken des (33 m über dem Meeresspiegel liegenden) Nicaraguasees, 136 km auf Flußläufe, nur 47 km auf den eigentlichen Kanal kommen. Die Kanalgesellschaft brach 1893 zusammen; darauf gelang die Bildung einer neuen Gesellschaft und deren Anerkennung durch die beiden Häuser des Kongresses von Washington. Der Ausschuß derselben erklärte, daß mindestens 130 Millionen Dollars für den Bau erforderlich seien. Der Ingenieur Ludlow, der nach Nicaragua gesandt wird, warnt vor den unabsehbaren Schwierigkeiten. Ein großer Unternehmer veranlaßt eingehende Untersuchungen, welche einen Kostenanschlag von 400 Millionen Dollars ergeben.

Der Suezkanal hat sich stärker gezeigt als das Schicksal, das ihm der englische Ingenieur Stephenson vorausgesagt, er werde versanden und zu einer Pfütze werden, deren Benutzung die Schiffe von dem alten Wege um das Kap der guten Hoffnung herum nicht abbringen werde. Die Technik hat in diesem Falle ihre Schuldigkeit gethan, und die großen Kosten, die sie verlangt hat, sind aufgewogen worden durch die größeren Vortheile des abgekürzten Seeweges.

Der Kaiser-Wilhelm-Kanal ist im technischen Sinne noch nicht ganz vollendet, und erst dann wird man über das technische Gelingen ein sicheres Urtheil haben. Im ökonomischen Sinne ist er, ungleich dem Panamakanal und dem Suezkanal, durch seine Veranlassung und durch seine finanzielle Behandlung als Aufgabe des Deutschen Reiches auf einen Boden gestellt worden, auf dem die Technik Alleinherrscherin sein darf. Doppelt nöthig in diesem Falle, da die Abkürzung des Seeweges eine verhältnißmäßig kleine (um 1—2 Tage) ist.

---

*) Vgl. Lindley M. Keasbey, Der Nicaraguakanal. Geschichte und Beurtheilung des Projekts. Mit einer Karte. 1893. Abhandlungen aus dem staatswiss. Seminar zu Straßburg. XI.

Der Manchester-Seekanal, welcher statt Liverpool die Stadt Manchester zum Seehafen machen will, hiebei in Konkurrenz getreten ist mit der sonstigen Verbindung Liverpools und Manchesters durch die Eisenbahnen, ist bisher weder technisch noch ökonomisch zu dem beabsichtigten Ziele gelangt.

Dieser Kanal wiederum, in seiner Mittelstellung zwischen den Seekanälen, welche die Meere verbinden, und den Binnenschiffahrtskanälen, welche den vorhandenen Mitteln der herrschenden Verkehrstechnik — also den Eisenbahnen — Konkurrenz machen wollen, führt zu den Problemen hinüber, welche durch die neuesten, zumal in Deutschland angeregten, Projekte für Kanalbau auf die Tagesordnung gebracht sind. Während aber die großen Seekanäle neue Erfolge der Technik und neue Erfahrungen der Oekonomie des Seeverkehrs bedeuten, knüpfen die Binnenschiffahrtskanäle an ältere Erfahrungen an, welche seit langem, zumal in Frankreich und England, gemacht worden sind.

§ 565. Das gelungenste, wir dürfen vielleicht sagen, das einzige bisher gelungene unter den großen Seekanalprojekten ist der Suezkanal. Er hatte anfänglich 8 m Tiefe, 22 m Sohlbreite, 58—100 m Wasserspiegelbreite; nach Vollendung des im Jahre 1886 begonnenen Umbaues hat er 9 m Tiefe, 60—70 m Sohlbreite, 101—129 m Wasserspiegelbreite. Die Länge beträgt 160 km. Unternehmerin ist die „Compagnie universelle du canal maritime de Suez", am 5. Januar 1856 durch den Vicekönig von Aegypten als Aktiengesellschaft genehmigt, deren Verwaltung in Paris ihren Sitz hat. Die Bestätigung der Pforte hat sie am 19. März 1866 erhalten. Die Dauer der Konzession ist 99 Jahre vom Zeitpunkt der Eröffnung des Kanals, d. h. bis November 1968, mit Heimfallsrecht für die ägyptische Regierung. Das Grundkapital beträgt 200 Millionen Francs in 400000 Inhaberaktien (zu 500 Francs). Der Vicekönig hatte davon 176602 Aktien übernommen, dieselben aber am 25. November 1875 an die englische Regierung (für 4 Millionen £) verkauft.

Zur angemessenen Verzinsung des Kapitals und zur Unterhaltung des Suezkanals waren ursprünglich 3 Millionen Nettoregistertonnen als erforderlich veranschlagt. Thatsächlich betrug im Jahre 1870 der Verkehr nur 436609 Tonnen. Die Kanalabgabe war anfangs 10 Francs für die Nettotonne, ist dann auf 9 Francs herabgesetzt. Erst im Jahre 1880 stieg der Verkehr auf 3 Millionen Nettotonnen, ist seitdem aber weiter gestiegen bis auf 8448383 Nettotonnen im Jahre 1895.

Im selben Jahre passirten 216938 Personen, welche 10 Francs Gebühr zahlten.

Dem entsprach die Entwicklung des Reingewinns der Kapitalantheile:

1875	$5\frac{1}{2}$	Procent,
1880	$11\frac{1}{2}$	„
1891	$22\frac{1}{2}$	„
1895	20	„ (abzüglich der Coupon-steuer = $18\frac{1}{2}$ Procent)

und dieser Entwicklung der Dividenden entsprach wiederum der Kurs der Aktien. In den Jahren 1869—1874 schwankte derselbe zwischen 126 und 40 Procent (er stand am tiefsten im Jahre 1870), seitdem stieg er bis auf 695 Procent (1881) und hat in den Jahren 1882 bis 1897 einen Stand von 360—650 Procent innegehabt*).

Die gesammten Herstellungskosten des Kanals haben bisher rund 600 Millionen Francs betragen, zu deren Beschaffung wiederholte Ausgaben von Obligationen stattgefunden haben, die ihrerseits zum Theil unterdessen getilgt worden sind.

Die Einnahmen betrugen im Jahre 1895 80,7 Millionen Francs; sie entsprangen bis auf etwa 3 Millionen den Kanalabgaben.

§ 566. Durch einen internationalen Vertrag vom 29. Oktober 1888 wurde der Kanal für blockadefrei erklärt, so daß in Krieg und Frieden Schiffe aller Nationen, bewaffnet oder unbewaffnet, denselben passiren dürfen.

Etwa die Hälfte des Aktienbesitzes liegt, wie wir gesehen haben, in den Händen des englischen Staates, welcher als geschickter Diplomat und Spekulant die finanzielle Verlegenheit des Khedive von Aegypten in den Anfängen des Suezkanals benutzt hat, um aus dem Unternehmen, das der Form nach eine private Aktiengesellschaft ist, zum erheblichen Theile eine öffentliche Verkehrsanstalt Englands, die ohnehin in erster Reihe englischen Interessen dient, zu machen und an dem lukrativen Aufschwunge der Rentabilität sich zu betheiligen**).

Es ist das Schicksal dieser kostbaren Kanalbauten, daß sie an irgend einem Punkte ihrer Entwicklung hülfeflehend dem Staate oder

*) Zu Anfang Januar 1898 war der Kurs der Londoner Börse $130\frac{1}{3}$ £ für die Aktie von 20 £. Economist. January 8, 1898.

**) Die für 4 Millionen £ im Jahre 1875 gekauften Aktien haben gegenwärtig einen Kurswerth von reichlich $23\frac{1}{2}$ Millionen £.

anderen öffentlichen Körperschaften in die Arme sinken. Der Kaiser-Wilhelms-Kanal konnte überhaupt nur durch die Urheberschaft des Deutschen Reichs ins Leben treten; der Manchester Ship-Canal konnte nur dadurch vor dem Zusammenbruch inmitten seines Baues bewahrt werden, daß die Stadtkorporation von Manchester sich seiner annahm; der Suezkanal stützte sich auf die Betheiligung des Vicekönigs von Aegypten, für dessen schwache Hände die stärkere Finanzkraft der englischen Staatsregierung eintreten mußte.

Die Erwägungen, welche die Regierung Englands bestimmten, diesen Schritt zu thun, sind in einem Bande amtlicher Schriftstücke der Oeffentlichkeit übergeben worden*).

Im December 1870 regt der Vicekönig von Aegypten bei dem Vertreter Englands in Kairo an, es möchte zur Ueberwindung der finanziellen Schwierigkeiten bei dem überwiegenden Interesse Englands an der Offenhaltung des Kanals eine englische Gesellschaft das Eigenthum desselben übernehmen. Der Vicekönig verspricht alles, was er kann, zu thun, um eine solche Uebertragung des Eigenthums zu erleichtern. Der englische Geschäftsträger empfiehlt das Anerbieten durch die großen politischen Vortheile, die solch ein Besitz für England haben würde.

Der Unterstaatssekretär des Handelsamtes, Farrer, erklärt darauf (26. Januar 1871) in einem ausführlichen Votum (anknüpfend an die Erfahrungen, die seine Behörde an den Eisenbahngesellschaften Englands gemacht, und die er bei mehreren Anlässen dargestellt hat), daß zwar die Bildung einer englischen Kapitalgesellschaft ihre Vorzüge habe, daß aber sich große Bedenken daran knüpfen — über die Beziehungen der Gesellschaft und der englischen Regierung, andererseits der ägyptischen Regierung und den am Schiffsverkehr betheiligten anderen Nationen; es würde eines jener großen Erwerbsmonopole werden, deren Kontrolle in England und sonstwo sich als so schwierig erwiesen hat. Monopole dieser Art treiben zur öffentlichen Verwaltung; so sei es mit den Häfen in England gegangen, so mit den Telegraphen, so gehe es mehr und mehr mit den Gas- und Wassergesellschaften. Es sei daher der Ueberlegung werth, ob nicht ein Versuch gemacht werden sollte, den Suezkanal sofort in öffentliche Hände zu legen. Als Vorbild wird die internationale Kommission von 1856 für die Korrektion der Donaumündung empfohlen.

---

*) Correspondence respecting the Suez Canal. Presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty. Egypt. No. 2 (1876). London (C.—1392). Vgl. besonders p. 133 ff.

Am 15. Oktober 1871 berichtet der englische Geschäftsträger aus Kairo über eine Mittheilung des Khedive, der zufolge Lesseps den Verkauf des Kanals an die europäischen Regierungen befürwortete, unter Zustimmung von Thiers und Rémusat, als einen Ausweg aus den finanziellen Schwierigkeiten, während Lesseps im April desselben Jahres einen ausschließlich englischen Ankauf von sich gewiesen hatte. Dieser Plan stößt auf Schwierigkeiten und wird durch den englischen Gesandten in Wien am 24. März 1875 neuerdings angeregt, nachdem im Jahre 1873 ein internationales Uebereinkommen zu Konstantinopel mit der Kanalgesellschaft hinsichtlich der Einzelheiten des Kanalbetriebes getroffen worden war.

Es ist die Handelskammer von Newcastle am Tyne, welche im December 1875 denselben Plan dem Minister des Auswärtigen empfiehlt, weil die Handelsinteressen, die an dem Suezkanal betheiligt sind, zu groß seien, um sie in den Händen einer privaten Gesellschaft zu lassen, deren Hauptzweck naturgemäß der Profit ihrer Antheilsbesitzer ist.

Die einzige wichtige Thatsache, die aus solchen Anregungen hervorging, war der Erwerb der Aktien des Khedive durch die englische Regierung, während den Schwierigkeiten der ersten Jahre wesentlich der Aufschwung des Kanalverkehrs zu Hülfe kam.

§ 567. Der Kaiser-Wilhelms-Kanal, welcher Nordsee und Ostsee verbindet, hat eine Tiefe von 9 m, eine Sohlenbreite von 22 m und eine Wasserspiegelbreite von 67—87 m, eine Länge von 98,65 km.

Seine wirthschaftliche Bedeutung ist entfernt nicht die gleiche wie diejenige des Suezkanals. Statt die Fahrt um das Kap der guten Hoffnung zu ersparen, erspart er nur die Fahrt um Jütland herum, d. h. für Dampfer eine Reise von 1—2 Tagen, für Segelschiffe etwas mehr.

Diese wirthschaftliche Bedeutung würde auch nicht genügt haben, den Bau dieses Kanales zu veranlassen. Er ist vielmehr für den Zusammenhang der maritimen Vertheidigung des Reiches, also aus militärischen Gründen und mit entsprechenden finanziellen Grundlagen, gebaut worden.

Die Gebühren für den Kauffahrteiverkehr sind 60 Pf. (im Winter 75 Pf.) per Registertonne für die ersten 600 Tonnen und 40 (im Winter 50) Pf. für die überschießenden Tonnen.

Der gesammte Verkehr an abgabepflichtigen Schiffen betrug in Registertonnen:

1. Juli 1895 bis 30. Juni 1896 . . 1505983
1. April 1896 „ 31. März 1897 . . 1848458

Davon waren Dampfschiffe:

1895—1896 1140578
1896—1897 1407435

Davon waren Segelschiffe:

1895—1896 365405
1896—1897 441023

Die erhobenen Gebühren betrugen*) (ohne den Schlepplohn):

1895—1896 . . 827876 Mark
1896—1897 . . 928399 „

d. h. etwa die Hälfte der Betriebskosten. Für das Etatsjahr 1898 bis 1899 sind die Einnahmen auf $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark veranschlagt, die Ausgaben auf 2 Millionen Mark. Das Anlagekapital von reichlich 150 Millionen Mark ist dabei völlig unverzinst. Als wir, sagte der Abgeordnete Dr. Hammacher im Reichstage, den Bau des Nordostseekanals bewilligten, waren für uns in erster Linie die Seeinteressen Deutschlands maaßgebend; allein bei einer Ausgabe von über 150 Millionen Mark gaben wir uns doch der Erwartung hin, daß der Kanalbetrieb zu einer mäßigen Verzinsung des Anlagekapitals führen würde**).

Man faßt Ermäßigungen der Gebühren ins Auge, etwa in Gestalt von Rabatten oder Abonnements für größeren Umfang des Schiffsverkehrs einzelner Interessenten***). Andererseits tröstet man sich zunächst mit den Erfahrungen, die der Suezkanal in den ersten Jahren zu machen hatte, der doch lediglich für Kauffahrteizwecke gebaut wurde und in dieser Bestimmung allmälig zu großen Erfolgen gediehen ist.

Ein abschließendes Urtheil über den Kaiser-Wilhelms-Kanal wird allerdings zunächst noch nicht möglich sein. Es muß abgewartet werden, ob die Gewöhnungen an das Neue, die Beseitigung etwaiger Vorurtheile, vielleicht eine Aenderung des Gebührenwesens, dann auch manche Ergänzungen der technischen Beschaffenheit des Kanals im Laufe der folgenden Jahre den Eindruck der Anfänge verändern.

---

*) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1897, S. 72. Vgl. Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches. 1896. IV und 1897. II.

**) 29. Sitzung. 1897 98. 31. Januar 1898.

***) Rede des Staatssekretärs Grafen v. Posadowsky in derselben Sitzung des Reichstages.

Die Stärke der Argumentation für diesen Kanal wird auf alle Fälle darin liegen, daß (wenn) man sich darauf berufen kann, es sei das Interesse der Landesvertheidigung mit dem Kapital dieser Anlage und den jährlichen Zubußen nicht zu hoch bezahlt. Also eine ähnliche Sachlage, wie bei dem Bau von Kriegshäfen, strategischen Eisenbahnen u. s. w. Nur wird, je mehr man genöthigt ist, auf diesen Standpunkt zu flüchten, um so weniger für die Rechtfertigung der wirthschaftlichen Leistungsfähigkeit der künstlichen Wasserstraße übrig bleiben.

§ 568. Die kurze Strecke Weges zwischen Liverpool und Manchester ist seit anderthalb Jahrhunderten die klassische Stelle, auf der sich die großen Experimente des englischen Verkehrswesens vollziehen. Der erste englische Kanal nach französischem Muster, der Kanal des Herzogs von Bridgewater, vom Parlamente 1758—1762 zugelassen; die erste große englische Eisenbahn 1826, um die Uebermacht des Bridgewaterkanals zu brechen; und jetzt ein Seekanal für dieselbe Strecke, um den übertriebenen Frachtsätzen der neuen Eisenbahngesellschaften entgegenzutreten.

Die leitenden Geschäftsmänner von Manchester erringen am 6. August 1885 nach 3 Jahre langen Kämpfen die Konzession vom Parlament*). Die Einladung zur Aktienzeichnung (20. Juli 1886) hat ein klägliches Resultat.

Ein Komitee, mit dem Mayor von Manchester an der Spitze, spricht sich für die finanzielle Gesundheit des Projekts aus (26. November 1886), und ein neuer Prospekt (von Baring und Rothschild) ist erfolgreicher.

Gegen Ende des Jahres 1887 werden die Bauarbeiten begonnen; im Laufe des Jahres 1890 zeigt sich, daß die auf $5\frac{3}{4}$ Millionen £ veranschlagte Bausumme nicht ausreicht, und daß ohne öffentliche Unter-

*) Außer der im Eingange des Kapitels erwähnten Literatur, welche sich mit dem Manchester Ship-Canal beschäftigt, vgl. eine längere Abhandlung in der englischen Fachzeitschrift „Engineering". Vol. LVII, No. 1465. January 26, 1894. Ferner P. F. Kupka, Zur Schiffkanalfrage in Oesterreich, in der Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie. X. Jahrgang. Hefte 21, 22, 24, 26 (1897). Der erste Abschnitt behandelt den Manchesterkanal. Fortlaufende Mittheilungen über denselben finden sich in dem Londoner „Economist". Seit ich in den Eingangs des Kapitels angeführten Aufsätzen (Schmoller's Jahrbuch. 1894/95) mich über den Manchesterkanal geäußert, habe ich bei wiederholter Anwesenheit in England (April 1895 und 1896) mancherlei Erkundigung bei sachverständigen Männern eingezogen.

stützung das Unternehmen stecken bleiben muß. Ein Ausschuß des Stadtrathes von Manchester empfiehlt (März 1891) diese Unterstützung, und der Stadtrath bewilligt ein Darlehen von 3 Millionen £, wogegen fünf Mitglieder desselben im Aufsichtsrathe der Kanalgesellschaft sitzen. Das Darlehen ist aber nicht genügend; im Mai 1893 werden weitere 2 Millionen £ bewilligt, wofür jetzt elf Mitglieder der Stadtverwaltung von Manchester im Aufsichtsrathe verlangt werden. Das ganze Kapital besteht aus 8 Millionen £ Aktien, 2,4 Millionen Prioritätsobligationen, 5 Millionen Schuld an die Stadt Manchester. Am 21. Mai 1894 findet die feierliche Eröffnung statt.

Der Verkehr in den Jahren 1894—1896 bewegte sich zwischen 556000 und 800000 Tonnen, dem eine Roheinnahme von 97000 bis 180000 £ entsprach. Er genügte nicht, um die Betriebskosten zu decken. Auch im 1. Halbjahr 1897*) blieben die Einnahmen hinter den Betriebskosten um 894 £ zurück, obwohl weniger als im 1. Halbjahr 1896 (um 7429 £).

Von Verzinsung des Kapitals, welches zum großen Theil aus Aktien kleiner Leute besteht, ist bisher keine Rede. Am 30. Juli 1897 war die rückständige Zinsschuld der Gesellschaft an die Stadt Manchester auf 506250 £ angewachsen.

Die für die nächsten Jahre noch nöthigen Baggerungsarbeiten werden auf 30000—40000 £ jährlich veranschlagt. Die Geldklemme hindert an der technischen Vervollständigung des Unternehmens durch Lagerhäuser, Krahnen u. dgl., was seinerseits Verzögerungen der Entladung verursacht. Um den Baumwollverkehr nach Manchester (von Liverpool fort) zu ziehen, wurden acht direkte Dampferverbindungen mit Indien, Australien, Nord- und Südamerika, Aegypten u. s. w. eingerichtet, denen man Frachtfreiheit auf dem Kanal gewährte. Dies erhöhte den Seeverkehr um 100000 Tonnen, drückte aber die Frachteinnahmen herab.

Ein wirklicher Erfolg ist die Ermäßigung der Gebühren der Liverpooler Hafenverwaltungen, der dortigen Agenten und Makler. Nicht haben die Eisenbahnen ihre Tarife ermäßigt, von welchen die Geschäftsleute seit lange behauptet hatten, daß sie exorbitant seien.

Und um welchen Preis!

Man hat gefragt: warum baute Manchester statt des Kanals nicht lieber eine Eisenbahn für die Hälfte der Kosten?

---

*) Economist. Aug. 28, 1897.

§ 569. Im Jahre 1888 wurde in der Pariser Kammer das Wort „Paris Seehafen" ausgegeben. Auf Anregung des damaligen Ministers Yves Guyot hatte der Ingenieur de la Grye einen Entwurf verfaßt, demzufolge die Seine von Rouen aufwärts, etwa 180 km lang, eine Tiefe von 6,2 m erhalten sollte; die Baukosten wurden auf 135 Millionen Francs veranschlagt, die bei einer Abgabe von $6^1/_2$ Francs per Tonne und einem Verkehr von $4^1/_2$ Millionen Tonnen verzinst werden könnten. Der Generalrath der Brücken und Chausseen, sowie die Ingenieure der Seineschiffahrt sprachen sich abfällig über den Plan aus. Sie veranschlagten die Baukosten auf 250—300 Millionen Francs, die Fahrzeit auf 36 (statt 17) Stunden, den Verkehr dagegen viel niedriger als der Entwurf. Bei der Wahrscheinlichkeit des Steckenbleibens der Arbeit sahen sie in der Konzession eine Gefahr für den Staat.

Auch als im Jahre 1891 ein vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingesetzter Ausschuß sich einhellig für den Entwurf aussprach, lautete das erneute Gutachten des Generalrathes ablehnend. Die geringe Breite von 35 m an der Sohle des Kanals, hieß es, die zahlreichen Krümmungen bei 185 km Länge und die vielen Drehbrücken bilden Gefahren für die Schiffe; die Drehbrücken von 30 m Spannweite, über welche in der Nähe der Hauptstadt täglich mehr als 200 Eisenbahnzüge verkehren, gefährden die Sicherheit. Im Januar 1894 wurde der neuerdings in der Kammer eingebrachte Entwurf (mit 150 Millionen Kosten, wovon 70 Millionen durch Departements, Handelskammern u. s. w. gezeichnet) trotz vielfacher Gegnerschaft als gemeinnützig erklärt und beschlossen, die Angelegenheit in Erwägung zu ziehen. Hiebei scheint es bisher geblieben zu sein.

Weit kühner noch ist das französische Projekt des „Kanals der beiden Meere". Die Verbindung des Atlantischen mit dem Mittelmeere reicht mehr als 200 Jahre zurück. Aber sie dient nur beschränkten Zwecken durch natürliche und künstliche Wasserwege (190 km Seitenkanal der Garonne, 230 km Canal du Midi). Diese Straße soll nun den größten Seeschiffen zugänglich gemacht werden, um ihnen die 1200 km lange Fahrt um die Pyrenäische Halbinsel zu sparen. Ein erster Entwurf war aus dem Jahre 1880; ihm folgte ein anderer im Jahre 1886, welcher eine Länge von 525 km und 750 Millionen Baukosten (sammt Zinsen) veranschlagte. Die im selben Jahre eingesetzten technischen und volkswirthschaftlichen Ausschüsse beurtheilten den Entwurf sehr ungünstig und berechneten die Kosten auf 1900 Millionen Franken, zu deren Deckung (neben den jährlichen Unterhaltskosten) selbst der größtdenkbare Verkehr nicht genügen würde.

Der praktische Erfolg war die Ermäßigung der Kanalabgaben auf den bestehenden Kanälen, die der Südbahngesellschaft gehören (1895), und damit die Aufhebung eines hauptsächlichen Antriebes für das Projekt des „Kanals der beiden Meere".

IV. Die Binnenwasserstraßen.

§ 570. Derjenige große Staat, welcher für seine Binnenwasserstraßen am frühesten und bis in die letzten Jahre die größten Opfer gebracht hat, ist Frankreich.

Verausgabt wurden

bis zum Jahre 1800	116,1	Millionen	Franken
vom Jahre 1814—1830 . . .	149,2	„	„
„ „ 1831—1847 . . .	341,2	„	„
„ „ 1848—1851 . . .	37,8	„	„
„ „ 1852—1870 . . .	238,8	„	„
„ „ 1871—1878 . . .	127,6	„	„
„ „ 1879—1893	592,9	„	„

Das heißt bis zum Jahre 1870: 883,1 Millionen (wozu Interessenten nur etwa 20 Millionen beisteuerten) und 1871—1893: 720,5 Millionen.

Im Jahre 1872 setzte die französische Nationalversammlung einen Ausschuß nieder, um Maaßregeln für die Verbesserung der Kommunikationen des Landes vorzuschlagen. Dieser berechnete bei einem Zinse von 5 Procent für das in den Kanälen angelegte Kapital die Kosten des Transports auf denselben auf 5 Centimes per Tonnenkilometer. Dazu bemerkt er: „Dieser Satz erklärt, warum einstmals der Kanalbau eine so große Wohlthat war; aber er erklärt auch, warum seit dem Aufkommen der Eisenbahnen die Kanäle in den Hintergrund getreten sind. Die Eisenbahnen gestatten, große Massen auf lange Entfernungen und zu sehr niedrigen Sätzen zu befördern."

Da nun aber mal über 800 Millionen in den Kanälen festgelegt waren, hielt der Ausschuß es für wirthschaftlicher, dieselben unter Verzicht auf Zins durch minime Gebührensätze konkurrenzfähig gegenüber den Eisenbahnen zu machen, statt sie ganz verfallen zu lassen. Bei Verzicht auf Zins sollte sich der Satz auf 2 Centimes per Tonne stellen.

Die Empfehlung des Ausschusses ging daher auf eine Instandsetzung der Kanäle, um die Frachten der Eisenbahnen niedrig zu halten, — als „modérateur nécessaire de la toute-puissance des voies ferrées".

Es ist auch an diesem Punkte das französische System der „Solidarität", welches wir bei der Betrachtung der Systeme der Handelspolitik kennen gelernt haben (vgl. § 304). Die Eisenbahngesellschaften werden zu hohen Frachtsätzen ermächtigt, denen man wiederum indirekt durch Zubußen bei den Kanälen beizukommen sucht. Ein Konkurrenzsystem, welches in sich zusammenfällt da, wo die Eisenbahnen in öffentlichen Händen ruhen.

Nicht nur, daß die bis 1870 gebrachten Opfer, als nun einmal gebracht, in solcher Weise verwendet wurden, man ging auf diesem Wege seitdem erst recht weiter und hat niemals so große Opfer für Kanäle in so kurzer Frist gebracht als in den Jahren 1879—1893. Der Bericht jenes Ausschusses empfahl selber bereits den Neubau von 1400 km und die Verbesserung von 3600 km Kanälen, sowie von 4000 km Flußläufen, wofür ein Betrag von 833 Millionen verlangt wurde.

Im Jahre 1887 schrieb Picard, der große Kenner des französischen Verkehrswesens: „Die Binnenwasserwege und ihr Verkehr haben seit 1847 keinen Fortschritt gemacht, trotz der erheblichen Verbesserungen und der vom Staate gebrachten Opfer; ihr Gesammtverkehr beträgt kaum ein Fünftel des Verkehrs der Eisenbahnen, deren Anlagekosten nur um ein Weniges höher und deren Erhaltungskosten erheblich geringer sind." Wenn das Eisenbahnnetz dem Staate gehörte, sagt Picard, würde die Ausgabe für die Kanäle nicht zu rechtfertigen sein.

Uebrigens besteht ein Wettbewerb zwischen Wasserweg und Eisenbahnen nur auf ungefähr einem Siebentel der kilometrischen Entwicklung und mit weniger als einem Zehntel der Bruttoeinnahmen der Eisenbahnen. Durch die Ermäßigung der Eisenbahnfrachten ist wieder ein Theil des Verkehrs den Wasserstraßen entzogen worden.

§ 571. In England sind die Kanalunternehmungen durch ihre wirthschaftliche Organisation, ihre Stellung zum Gemeinwesen, durch ihre Bedeutung für den Güterverkehr, durch ihr faktisches Monopol und durch den Einfluß im Parlament das Vorspiel der Eisenbahnen gewesen.

Als im Jahre 1825 zum ersten Male ein Gesuch um Zulassung einer größeren Eisenbahn an das Parlament gelangt, ist es für dieselbe Strecke, für die ein halbes Jahrhundert früher der Herzog von Bridge-

water den ersten englischen Kanal gebaut hat, von Liverpool nach Manchester. Aus der Mitte der Liverpooler Kaufmannschaft suchte man in der neuen Eisenbahn Abhülfe für die technische Unzulänglichkeit und die übertriebene Kostbarkeit der beiden Wasserwege.

Nur durch die größten Anstrengungen gelingt es, 1826 im Parlamente die Konzession zu erlangen, nachdem sie im ersten Jahre verweigert worden ist unter dem Drucke der Kanalgesellschaften. Diese Lage der Dinge wendet sich jetzt allmälig in das Gegentheil um. Die Kanäle, welche in den Jahren 1790—1830 ihre Blüthezeit in England gehabt, werden von der aufsteigenden Macht der Eisenbahnen unterdrückt. Seit der Mitte des Jahrhunderts gelten sie als ein Stück der Vergangenheit. Ausnahmsweise haben einzelne Binnenwasserstraßen einige Bedeutung neben den Eisenbahnen*). Die große Masse derselben ist technisch unzureichend, ökonomisch in der Gewalt der Eisenbahngesellschaften.

Eine Reihe von Jahren, nachdem diese Erscheinungen aus den englischen Blaubüchern dargelegt worden waren, ist das Gleiche durch einen Techniker, der im Auftrage des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten die Wasserstraßen Nordeuropas an Ort und Stelle kennen lernte, aus dem Augenschein und aus der persönlichen Umfrage berichtet worden. Und zwar völlig unabhängig dieses zweite Zeugniß von dem ersten.

Wir haben, aus dem Standpunkte der wirthschaftlichen Organisation, in diesen englischen Erfahrungen insofern ein günstigeres Beobachtungsfeld, als das herkömmliche Verhalten des englischen Staates zu Kanälen und Eisenbahnen das gleiche ist. In beiden Fällen ebenmäßig die öffentliche Gewalt, die nichts anderes thut, als Sonne und Wind gleich zu machen, die sich enthält, aus eigenen Finanzen ein Gewicht in die Wage zu werfen, um die Vorzüge der beiden Konkurrenten auszugleichen.

---

*) Auf den 14 englischen und schottischen Eisenbahnen, welche für die Kohlenbeförderung hauptsächlich in Betracht kommen (mit einer Gesammtlänge von 16000 km bei überhaupt 27 600 km Eisenbahnen in Großbritannien), sind im Jahre

1883 . . . 100 Millionen Tonnen Kohlen und Coke
1890 . . . 126,4 „ „ „ „ „

befördert worden. Dagegen auf den acht größten für den Kohlenverkehr in Betracht kommenden Kanälen

1883 . . . 7 Millionen Tonnen
1890 . . . 6,5 „ „

Nach einer Mittheilung der „Railway News". Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen. Jahrgang 1891, 667.

Ja noch mehr. In gewissem Sinne besitzt England die Kanäle, welche dem Verkehr unentgeltlich hingebreitet sind zur Konkurrenz gegen die Eisenbahnen. Unentgeltlich nicht durch die Opfer der Staatsfinanzen oder irgend einer öffentlichen Körperschaft, sondern durch die Natur der Dinge. Diese Kanäle sind gegeben in der Küstenschiffahrt. Es beweist um so mehr, wenn wir uns überzeugen, daß auch diese unentgeltlichen Kanäle der Konkurrenz der Eisenbahnen unterlegen sind. Der Beweis liegt in der Verkrüppelung der Küstenschiffahrt seit einem halben Jahrhundert.

Im „Home trade" waren beschäftigt*):

Jahr	Segelschiffe		Dampfschiffe		Zusammen	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
1856 . .	9390	719860	317	67616	9707	787476
1867 . .	11498	839523	657	154244	12155	993767
1896 . .	7086	449192	2752	421404	9838	870596
Dagegen im „Foreign trade":						
1856 . .	8059	2942674	492	247337	8551	3190011
1896 . .	1686	2144235	3701	5661572	5387	7805807

§ 572. Es könnte der Zweifel entstehen, ob (wie es thatsächlich einstmals der Macht der Kanalgesellschaften gelungen ist, das Aufkommen der Eisenbahnen hinzuhalten) die Macht der Eisenbahngesellschaften dazu gedient hat, die technischen Fortschritte der Wasserwege zu unterdrücken.

Soweit es sich um den Seeweg handelt, wird zu erwidern sein, daß dieser die ganze Vollkommenheit einer Wasserstraße besitzt und für ihn die Nothwendigkeit jener Verbesserungen nicht zutrifft, von denen die heutigen Techniker der Binnenschiffahrt reden.

Im Uebrigen, also den Binnenwasserstraßen gegenüber, ist es sinnwidrig, von einer spekulativen Kapitalkoncentration im heutigen England anzunehmen, dieselbe suche ihren Gewinn dadurch, daß sie den produktiven Fortschritten der Technik widerstrebt. In ihrem Wesen liegt vielmehr die ökonomische Zweckmäßigkeit, welche mit diesen Fortschritten parallel geht und dasjenige ausstößt, was hinter denselben zurückbleibt. Die entwickelteren Ausgestaltungen dieser Tendenz aus dem Wettbewerb heraus, die (in Amerika vorzugsweise entwickelten) „Trusts" (vgl. oben §§ 115 ff.), eine letzte Vorstufe der endgültigen Kapitalkoncentration in

*) Statistical Abstracts for the United Kingdom. 1871—1897.

einem einzigen ungetheilten Unternehmen, sind geradezu darauf berechnet, in der Vereinigung der bisher mitwerbenden Unternehmungen eines bestimmten Gebietes der Produktion zu einem planmäßigen Ganzen diejenigen Unternehmungen, Bestandtheile, Maschinen u. s. w. innerhalb ihres Ringes außer Thätigkeit zu setzen, die hinter der höchsten Entwicklung der Technik zurückgeblieben sind.

Dieses thun die englischen Eisenbahngesellschaften seit mehr als einem halben Jahrhundert gegenüber den alten Kanälen. Sie würden es nicht gethan haben, wenn die Kanäle die wohlfeilere Straße gewesen wären, verglichen mit den Kosten des Eisenbahngütertransportes. Und wäre der Fortschritt der neuesten Kanalbautechnik in den letzten Jahrzehnten ein solcher gewesen, um das Verhältniß zwischen Kanal und Eisenbahn virtuell umzukehren, wohlfeileren Kanaltransport an die Stelle des Eisenbahntransportes zu setzen — so würden entweder die englischen Eisenbahngesellschaften sich selber dieser Fortschritte in ihrem Interesse bemächtigt haben, oder aber selbständige Kanalbauunternehmungen hätten sich durchzusetzen gewußt, vielleicht durch die üblichen Kämpfe hindurch, wie sie einstmals vor den Parlamentsausschüssen zwischen Eisenbahnen und alten Kanälen gekämpft worden sind, Kosten, Reibungen, Verzögerungen verursachten, aber den technischen Fortschritt nicht lange zurückgehalten haben.

Der einzige Versuch auf diesem Wege ist derjenige, den wir kennen gelernt haben — der Manchester Ship-Kanal.

§ 573. Wir wenden uns jetzt zu Deutschland. Nicht nur sind es die heimischen Fragen, deren praktisches Interesse uns am nächsten liegt; es ist hierin auch eine lebhaftere Bewegung (oder wenigstens Agitation) eingetreten als wohl in irgend einem anderen Lande.

In den gegenwärtigen deutschen Bestrebungen für (und wider) Binnenschiffahrt begegnet sich jene Mannigfaltigkeit der Interessen, die wir heute überhaupt in der Mitte des deutschen Staats- und Wirthschaftslebens zu treffen gewohnt sind — und nicht zum geringsten jene irrationellen Einflüsse, welche geeignet sind, auf diesem wie auf anderen Gebieten die sachliche Unbefangenheit zu verwirren.

Die Sorge für künstliche Wasserstraßen geht in Deutschland, jedenfalls in Brandenburg-Preußen, weit zurück. Schon der Große Kurfürst hinterließ deren 530 km, theils Kanäle, theils kanalisirte Flußstraßen. Ein Jahrhundert später, beim Tode Friedrichs des Großen, gab es 1271 km.

Die heutige Reichsstatistik*) ergiebt eine Summe von 13925 km Wasserstraßen, davon

2206 km kanalisirte Flußläufe
2336 „ gegrabene Kanäle.

Von der Gesammtlänge der deutschen Wasserstraßen können befahren werden durch Schiffe mit einem Tiefgange von

1,75 m	1,50 m	1,00 m	0,75 m	unter 0,75 m
1901 km	3013 km	7157 km	600 km	1254 km

Es betrug der Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen im Durchschnitt der Jahre 1872—1875 9,5 Millionen Tonnen, dagegen im Jahre 1891 30,5 Millionen Tonnen, und das bei nur unbedeutender Zunahme der Wasserstraßen in derselben Frist.

Hieran betheiligte sich die Schiffahrt auf dem Rhein (bei Emmerich und bei Mannheim durchgegangen) mit 2,8 Millionen Tonnen im Durchschnitt der Jahre 1872—1875 und 8,4 Millionen Tonnen im Jahre 1891 (10,3 Millionen im Jahre 1895). Die Elbe mit 1 Million 1872 bis 1875 und 6 Millionen im Jahre 1891; die Spree mit 2,7 und 4,7 Millionen Tonnen.

Also eine Verdreifachung des Wasserverkehrs in 20 Jahren. Dagegen betrug die Zunahme der auf den deutschen Eisenbahnen beförderten Gütermasse in der ähnlichen Periode nicht viel mehr als die Zunahme der Bahnlänge in derselben Zeit. Der Güterverkehr stieg nämlich 1873—1891 von 120 Millionen auf 229 Millionen Tonnen (90 Procent), die Länge der Eisenbahnen von 23890 auf 42269 km (77 Procent). Die Transportmasse, welche 1875 auf den Kilometer Eisenbahn kam, war 410000 Tonnen gegen 290000 Tonnen auf den Kilometer Wasserstraße.

Doch bereits im Jahre 1885 hatte der Wassertransport die Größe des Eisenbahntransports überholt: auf den Kilometer Wasserstraße kamen 480000 Tonnen gegen 450000 Tonnen auf den Kilometer Eisenbahn. Auch die durchschnittliche Transportlänge hat sich ganz zu Gunsten des Wasserverkehrs entwickelt. Sie war auf den Eisenbahnen im Jahre 1875 125 km und 1885 166 km. Dagegen auf den Wasserstraßen 1875 280 km und 1885 350 km.

Der Grund dieser Entwicklung liegt vornehmlich darin, daß der Wassertransport in den letzten beiden Jahrzehnten wohlfeiler, schneller, sicherer,

*) Statistik des Deutschen Reiches. Neue Folge. Bd. 39, Th. 1. Vgl. Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reiches. 1897, S. 60.

regelmäßiger geworden ist, und dieses wiederum ist herbeigeführt worden durch die Verbesserungen des Fahrwassers, die Herstellung und den Ausbau von Flußhäfen, Umladevorrichtungen, Lagerhäusern u. dgl. Hiedurch sind der Rhein wie die Elbe bedeutend verbessert, die Oder ist erst durch die Regulirung zum regelmäßigen Verkehr brauchbar geworden. Die Vertiefung des Fahrwassers hat die Anwendung größerer Fahrzeuge und hiemit die Verwohlfeilerung der Frachten veranlaßt. In dem einen Jahrzehnt 1877/1887 hat sich die Tragfähigkeit der Binnenschiffahrts- (und Küsten-)Schiffe auffallend in der Richtung der größeren Fahrzeuge verschoben. Die Zahl der Schiffe unter 100 Tonnen hat abgenommen, die Zahl der größeren hat bedeutend zugenommen (8700 gegen zuvor 4200, im Jahre 1892 auf fast 11 000). Ein guter Schleppdampfer auf dem Rhein kann 90 000 Centner zu Berg schleppen, d. h. so viel wie 12 große Eisenbahnzüge. Dabei kosten 10 Tonnen Schiffsraum nur 600 Mark, aber der entsprechende Raum im Eisenbahnwagen nicht unter 2500 Mark.

Zu dem Aufschwunge hat wesentlich beigetragen die Anwendung des Dampfes, der die Schnelligkeit und Regelmäßigkeit der Binnenschiffahrt, die Größe der Fahrzeuge und damit die Wohlfeilheit gesteigert hat.

§ 574. Aber freilich, wir sind nicht in England. Ganz andere Grundsätze haben die ökonomische Behandlung der Wasserstraßen in Deutschland geleitet als in England.

Die historischen Schicksale des deutschen Staatenwesens sind mit der Beantwortung dieser Frage verknüpft. Ein Jahrtausend lang kämpft die deutsche Reichsgewalt vergebens für die Befreiung des deutschen Gebietes von verkehrshemmenden Zöllen. Schon die Kapitularien des fränkischen Reiches verbieten die überhandnehmenden Zollbedrückungen, in denen sich die Ohnmacht der Reichsgewalt, in denen sich die Uebergriffe zahlloser kleiner Herren spiegeln. Aber die erneuten Versuche jedes folgenden Jahrhunderts beweisen, daß die lokalen Gewalten die stärkeren sind, daß erst durch das Emporkommen der territorialen Souveränetät im 16.—18. Jahrhundert und durch den Untergang der Centralgewalt hindurch die ersehnte Einheit gewonnen wird*). So wird der Kampf

*) Joh. Falke, Geschichte des deutschen Zollwesens. G. Schmoller, Die Handelssperre zwischen Brandenburg und Pommern im Jahre 1562 (Zeitschrift für preußische Geschichte. 1882). Schmoller, Studien über die wirthschaftliche Politik

um die Freiheit von inneren Zöllen und Wegegeldern ein Stück des Kampfes um die Einheit des Deutschen Reiches. In begreiflicher Reaktion gegen dieses vielhundertjährige Ungemach geschieht es, daß nicht nur die Verfassung des neuen Reiches das Ziel dieser Entwicklung zum Ausdruck bringt, sondern daß auch eine starke Strömung in den nationalen Empfindungen zu einer weitergehenden Interpretation der Verfassungsvorschrift treibt. Derartige Reaktionen sind öfters im Leben großer Völker zu bemerken. Etwas Aehnliches beobachten wir in der Geschichte der französischen Steuerpolitik, da die schlimmen Erinnerungen an die Personalsteuern des ancien régime seit einem Jahrhundert, im Widerspruch zu allen benachbarten Nationen, in Frankreich ein Einkommensteuersystem unmöglich gemacht haben.

Im Artikel 54 der Reichsverfassung heißt es: „auf allen natürlichen Wasserstraßen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben, sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlichen Wasserstraßen, welche Staatseigenthum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen".

Den Sinn des Artikels muß man von der historischen Seite her verstehen. Er will aufräumen mit allen den inneren Wasserverkehr belastenden Abgaben, die nicht der Entgelt für Aufwendungen im Dienste des Wasserverkehrs sind; es sollen also alle finanzpolitischen und wirthschaftspolitischen Zölle im Innern fallen. Er will ferner die Höhe der zulässigen Abgaben nach oben hin begrenzen durch das Maaß der Kosten: bei natürlichen Wasserstraßen für die Benutzung besonderer Anstalten; bei künstlichen Wasserstraßen für Herstellung und Unterhaltung derselben. Indem er auf diese Weise die Obergrenze der Wasserzölle zieht, läßt er den Wünschen nach einem weitergehenden Grade von Unentgeltlichkeit die Bahn offen. Die Folgezeit hat das bestätigt. Ueber die Vorschriften des Artikels 54 hinaus sind Anlagen, die von Staat und Gemeinden mit großen Kosten zum Besten des Schiffahrtsverkehrs hergestellt sind — wie Häfen, Umladevorrichtungen, Schleusen —, dem Verkehr unentgeltlich dargeboten worden; oder die wirklich erhobenen Gebühren sind meist so gering, daß nicht einmal die Unterhaltskosten gedeckt werden, von einer Verzinsung des Anlagekapitals keine Rede ist. Diese finanzielle Behandlungsweise ist denn auch auf die künstlichen Wasserwege, die mit großen

---

Friedrichs des Großen (in seinem Jahrbuch. 1884—1887). Vgl. mein „System der Finanzwissenschaft" (1889), 325 ff.

Kosten hergestellten oder herzustellenden Kanäle und kanalisirten Flüsse übertragen worden.

Nach Sympher's Bericht für den fünften internationalen Binnenschiffahrtskongreß zu Paris 1892 über die Abgaben und Gebühren auf den deutschen Schiffahrtsstraßen betragen die Kosten, welche die deutschen Staaten für die deutschen Wasserstraßen in den 10 Jahren 1881 bis 1890 durchschnittlich im Jahre aufgewendet haben:

an Unterhaltungs- und Erhebungskosten .	12,5 Millionen
an außerordentlichen Kosten	13,5 „
	26,0 Millionen

Dagegen haben die jährlichen Einnahmen im Durchschnitt 2 Millionen betragen. Zu diesem jährlichen Ausfall von 24 Millionen Mark treten hinzu die leider nicht festzustellenden, aber sehr erheblichen Kosten der Verzinsung des Anlagekapitals der künstlichen Wasserstraßen, sowie der Hafenanlagen bei den natürlichen Wasserstraßen, endlich die Summen, die von Gemeinden, Eisenbahnverwaltungen u. s. w. für Häfen, Hafengeleise, Lagerhäuser aufgewendet sind.

Für Preußen allein ergeben sich folgende Zahlen*). Im Laufe 1880—1890 sind zur Regulirung der großen und kleinen Ströme, zu deren Unterhaltung, sowie für vorhandene Kanäle, für Brücken u. s. w. zusammen 183 Millionen verausgabt worden. Außerdem hat neuerdings die Staatsregierung der Herstellung künstlicher Wasserstraßen ihre weitgehende Theilnahme zugewendet. Es sind 184 Millionen Mark für bereits ausgeführte oder noch auszuführende Kanäle gewidmet. Diese beiden Posten ergeben jährlich zusammen 36,7 Millionen, welchen die für ganz Deutschland von Sympher berechneten 2 Millionen Einnahmen gegenüberstehen.

§ 575. Wir haben also an den drei Staaten drei Typen für die ökonomische Behandlung der Binnenwasserstraßen.

In Frankreich große öffentliche Opfer, um gegenüber dem Monopole der Eisenbahngesellschaften, das zu reguliren dem Staate hier wie allenthalben nur in beschränktem Maaße gelungen ist, die Kanäle als Mittel der Konkurrenz gegen hohe Eisenbahngütertarife dem Verkehr darzubieten.

---

*) Centralblatt der Bauverwaltung. Jahrgang 1890, Nr. 48: Die Thätigkeit der preußischen Wasserbauverwaltung innerhalb der Jahre 1880—1890. Ulrich, 112 ff.

In England vollendete Enthaltung des Staates von jeder finanziellen Einmischung in die großen Verkehrsanstalten und Beschränkung auf die in herkömmlichen parlamentarischen Formen geforderten Bedingungen einer öffentlichen Konzession. Ausnahmsweise ist es gelungen, die kommunalen Korporationen zur finanziellen Betheiligung heranzuziehen (wie im Falle des Manchester Ship-Kanal gegenüber der Stadt Manchester). Die Folge dieses Verhaltens der Staatsgewalt als unparteiischen Zuschauers ist der Verfall der Kanäle sammt der Küstenschiffahrt und die Herrschaft der Eisenbahnen über den Güterverkehr so gut wie über den Personenverkehr.

In Deutschland endlich, im Gegensatze zu Frankreich und vollends zu England, staatliche Herstellung der Kanäle und gleichzeitig staatliche Verwaltung der Eisenbahnen.

Mit Frankreich verglichen fällt für Deutschland der Gesichtspunkt einer mit staatlichen Opfern unterstützten Konkurrenz dahin, weil beide Verkehrsanstalten in öffentlichen Händen ruhen. Mit England verglichen sehen wir das deutsche Staatswesen an beide Verkehrsanstalten durch große finanzielle Aufwendungen geknüpft und erwarten dieselbe Unparteilichkeit der Theilnahme wie dort die Unparteilichkeit der Enthaltung.

Das wirkliche Verhalten des deutschen Staatswesens ist aber nach beiden Seiten hin ein verschiedenes. Nach der einen Seite hin ist es in der That so, daß gegen die im eigenen Staatsbesitz befindlichen Eisenbahnen die Konkurrenz der Wasserstraßen aus den eigenen Opfern desselben Staates entfesselt wird. Nach der anderen Seite hin bleibt die vorausgesetzte Unparteilichkeit aus, indem die finanzielle Behandlung von Staatsbahnen und Staatskanälen eine diametral entgegengesetzte ist.

§ 576. Im Gegensatze zu Frankreich und zu England ist durch diesen Zustand die technische und ökonomische Stellung der Kanäle, der Binnenschiffahrt überhaupt, eine ungeklärte.

Die Anwälte der Binnenschiffahrt behaupten ihre überlegene Leistungsfähigkeit gegenüber den Eisenbahnen, während sie gleichzeitig — um ihrer Leistungsfähigkeit nachzuhelfen — Opfer vom Staatsganzen verlangen, welche die Eisenbahnen nicht nur nicht fordern, vielmehr durch ihre Ueberschüsse für die Binnenschiffahrt wie für viele andere Staatszwecke herzugeben erst möglich machen.

Wäre die behauptete Ueberlegenheit der Wasserstraßen vorhanden, ja wäre nur einigermaßen eine den Eisenbahnen gleiche Leistungsfähigkeit

derselben vorhanden, so müßte dieselbe dadurch bewiesen werden, daß die Wasserstraßen im Stande wären, ihre ökonomische Unabhängigkeit zu behaupten, statt finanzielle Opfer zu ihrer Unterstützung zu fordern.

Geht man wiederum auf Seiten der Kanalfreunde beständig von der Unterstützungsbedürftigkeit der Wasserstraßen aus, so verzichtet man von selber auf das Recht, die gleiche Leistungsfähigkeit oder gar die Ueberlegenheit gegenüber den Eisenbahnen zu behaupten, welche letzteren ihre Stärke durch ihre konstante finanzielle Ergiebigkeit beweisen.

Nach dieser einfachen Alternative bleibt nur übrig entweder eine technische Vorliebe für das technisch leistungsunfähigere Verkehrsmittel — eine Vorliebe, die ihrerseits mancherlei ökonomische Interessen in ihrem Hintergrunde haben mag; oder eine ökonomische Zumuthung gewisser Gruppen der Volkswirthschaft an die Staatsfinanzen, welche solche technische Vorliebe oder die bestehende Unklarheit benutzt, um für sich Vortheile zu erobern.

Bei der thatsächlichen Lage der Dinge steht es in Preußen so, daß es wesentlich die westlichen, zumal industriellen Bezirke sind, welche an dieser Eroberung betheiligt sind, also diejenigen Theile des Staatsganzen, welche sich einer von Niemand bestrittenen Blüthe und eines fortschreitenden Aufschwungs erfreuen. Inmitten aller Klagen von Landwirthschaft und Mittelstand, von Kleingewerbe und von Kleinhändlern und was sich sonst heutzutage noch als nothleidende „produktive Stände" dem öffentlichen Mitgefühl vorstellt — inmitten aller dieser Beschwerden ist die große Industrie und der große Handel das Schoßkind des Glückes in unserer gegenwärtigen Volkswirthschaft.

Ihr Gedeihen soll ihnen nicht beneidet werden, ja es mag mit Stolz ihr Erfolg als ein Erfolg der ganzen deutschen Volkswirthschaft anerkannt werden. Aber wer in so glücklicher Lage des Wohlstandes sich befindet, der verlangt kein Opfer zu seinem Besten, der ist im Stande, selbst zu bezahlen für die Unkosten seiner Existenz, wo immer diese Kosten aufgewendet werden, zu Wasser oder zu Lande.

§ 577. Es giebt blendende Behauptungen, welche immer wieder den Schein einer besonderen Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen gegenüber den Eisenbahnen hervorrufen. Nicht, weil es ihnen gelungen wäre, die einfache Logik unserer voraufgehenden Sätze umzuwerfen, wohl aber, weil sie durch die äußere Autorität der Stelle, von der sie kommen, ihr Leben fristen, muß hier darauf noch eingegangen werden.

Es ist namentlich die Ansicht, daß die Wasserstraßen unentbehrlich

sind, um den wachsenden Güterverkehr zu bewältigen, weil die Eisenbahnen dafür nicht mehr ausreichen.

Abgesehen davon, daß, die Wahrheit dieses Satzes vorausgesetzt, die Wasserstraßen ebenso gut im Stande sein müßten, ihre Kosten zu bezahlen und Ueberschüsse abzuwerfen, wie der Güterverkehr der Eisenbahnen — abgesehen davon ist es befremdend, daß die Eisenbahnen Englands durchaus im Stande sein sollten, den viel größeren Güterverkehr zu bewältigen, die Eisenbahnen Deutschlands aber nicht, daß also die Staatsbahnverwaltungen in Deutschland, zumal in Preußen, nicht sollten leisten können, was die Aktienbahnverwaltungen in England leisten. Und wenn dem wirklich so ist, so müßte es ein Hauptpunkt des Ehrgeizes für die preußische Staatsbahnverwaltung sein, ihre Leistungsfähigkeit gegenüber dem Vorbilde der englischen Bahnen zu beweisen*).

Weiter aber ist die vorhandene Leistungsunfähigkeit der Eisenbahnen wesentlich mitbedingt durch die Thatsache, daß die Wasserstraßen schon jetzt einen Theil des Güterverkehrs tragen. In natürlichen Verhältnissen liegt es begründet, daß die Eisenbahnen das ganze Jahr hindurch (von sehr kleinen Witterungsstörungen abgesehen) ununterbrochen dem Verkehr verfügbar sind. Ihre technische Eigenart erhebt sie in diesem Sinne über die Launen der Natur und der Jahreszeiten, stellt sie in eine Reihe mit den Motoren der heutigen Industrie, die sich emancipirt haben von dem Wechsel des Windes und des Wassers. Sie bilden dadurch ein Glied in der Kette der technischen Fortschritte, welche diesem Zeitalter eigenthümlich sind, im Gegensatze zu den Wasserstraßen: denn diese, selbst die großen Ströme, noch mehr die Kanäle, sind in Deutschland einen ansehnlichen Theil des Jahres wegen Eises, wegen Hochwassers oder wegen Wassermangels unbrauchbar für die Schiffahrt. In diese Lücken müssen die Eisenbahnen einspringen und werden mit Vorwürfen überhäuft, wenn der plötzliche, unregelmäßige Zudrang keinen ausreichenden Wagenraum vorräthig findet. Wäre der Güterverkehr ganz und gar und das Jahr hindurch auf die Eisenbahnen angewiesen, so würden diese gerüstet sein, mit entsprechend größerem Wagenpark den beständigen Bedarf zu bedienen.

Daß die Eisenbahnen aber schon jetzt im Stande sind, während eines Theiles des Jahres den ganzen Güterverkehr zu bewältigen, widerlegt die öfters gehörte Behauptung, die das leugnet und aus diesem

*) Rede des Ministers der öffentlichen Arbeiten in der Sitzung des Landesökonomiekollegiums vom 4. Februar 1898: „Die Eisenbahnen sind auf die Dauer nicht mehr im Stande, den sich immer mehr steigernden Güterverkehr zu bewältigen."

Grunde Kanäle verlangt. Man vergleiche die angeblich mit Eisenbahnen überfüllten Mittelpunkte unserer Industriebezirke mit den entsprechenden Bezirken von Lancashire, wo die Eisenbahnen noch einen viel größeren Güterverkehr bewältigen ohne die Hülfe der Wasserstraßen; und man hat daran den Maaßstab für das, was bei uns in der Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs noch gethan werden kann.

§ 578. Die preußische Kanalbaupolitik der letzten Jahre hat andere Wege betreten. Auf das Gesetz vom 9. Juli 1886, welches für den Dortmund-Ems-Kanal eine Bausumme von 58,4 Millionen Mark bewilligte, ist am 17. April 1894 „der Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Bau eines Schiffahrtskanals vom Dortmund-Ems-Kanal bis zum Rheine", gefolgt, der seinerseits eine Bausumme von 55,65 Millionen Mark verlangt*), zu welcher die betheiligten beiden Provinzen in der Weise beitragen, daß sie zu einem Fünftel für die Unterhaltungskosten und zu einem Fünftel für die 3½ Procent Rente der Anlagekosten aufkommen. Zugleich soll ausgesprochener Maßen dieser Kanal nur ein Stück zur Herstellung einer großen künstlichen Wasserstraße zwischen Rhein und Elbe sein. In der Begründung des Gesetzentwurfs, welche die Staatsregierung demselben beigegeben, sowie in den Verhandlungen mit der Kommission und dem Plenum des Abgeordnetenhauses (die zur Ablehnung des Entwurfs im Mai 1894 führten) ist seitens der Staatsregierung nicht behauptet, noch weniger bewiesen worden, daß der neue Kanal zur Bewältigung des Verkehrs nothwendig sei. Im Gegentheil erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten in der Kommission, die Eisenbahnen hätten bis jetzt diesen Verkehr ordnungsmäßig bewältigt, und er habe auch keinen Zweifel, daß dies ebenso in Zukunft der Fall sein werde, freilich unter der Voraussetzung, daß die Anlagen und die Ausrüstung der Eisenbahnen der stetig wachsenden Produktion entsprechend erweitert würden. Die Frage, ob die Eisenbahnen den zu erwartenden Verkehr würden bewältigen können, sei indessen nicht die ausschlaggebende, sondern die Frage, ob die Eisenbahnen in der Lage sein würden, diesen Verkehr zu wesentlich billigeren Sätzen als bisher auszuführen, und diese Frage müßte verneint werden. Eine erhebliche Ermäßigung der Eisenbahntarife sei auf kurze Entfernungen nicht möglich, ohne die Grenze der Selbstkosten zu überschreiten. Dagegen sei sowohl

*) Haus der Abgeordneten, 18. Legislaturperiode, I. Session 1894, Nr. 128. Bericht der Kommission zur Vorberathung des Gesetzentwurfs, Nr. 187.

für die Kohlen producirende wie für die Kohlen konsumirende Industrie eine Herabsetzung der Produktionskosten behufs Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit nothwendig. Durch das Steigen der Löhne, die Lasten der socialen Gesetzgebung, die zunehmende Tiefe des Abbaues der Kohlen, durch die Erschöpfung der Eisenerzlager und ihrer Surrogate in der Nähe der Hochöfen seien die Produktionskosten sowohl der Kohle wie des Eisens in dem niederrheinisch-westfälischen Gebiete erheblich gestiegen. Von allen Faktoren biete nur der Faktor der Transportkosten einige Aussicht auf Ermäßigung und zwar durch Herstellung leistungsfähiger Wasserstraßen.

Aus diesen Darlegungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten geht folgendes hervor.

Die Staatsregierung wünscht der niederrheinischen Industrie zu Hülfe zu kommen durch Ermäßigung der Transportkosten. Ein Opfer aus ihren Eisenbahnfinanzen wünscht sie dafür nicht zu bringen; ein Opfer aber wäre erforderlich, weil die Herabsetzung der Eisenbahnkohlentarife für kurze Strecken unter die Selbstkosten der Eisenbahn herabgehen würde. Daher statt der Eisenbahn ein neuer Kanal, welcher, wie man in der Folgerichtigkeit dieses Gedankenganges annehmen muß, keine Opfer des Staates verlangt, wenn er wohlfeilere Transportbedingungen ermöglicht. Aber hier eben ist die Lücke, auf die wir stoßen. Derselbe Minister erklärte im Abgeordnetenhause bei der ersten Berathung des Gesetzentwurfes (21. April 1894): „in der Denkschrift ist angenommen worden, daß der Verkehr des Kanals in absehbarer Zeit im Stande sein wird, eine $3\frac{1}{2}$procentige Verzinsung des Anlagekapitals aufzubringen". Diese Worte sind etwas deutlicher als die Worte der „Begründung" des Entwurfes. Mit „absehbarer Zeit" pflegt man den entferntesten Zeitpunkt zu bezeichnen, der für die praktische Politik überhaupt in Betracht kommt. Zwischen dem Jahre der Eröffnung des Kanals und jenem entlegenen Zeitpunkt liegt eine Reihe von Jahren, wo eben jener finanzielle Verlust an der Rente des Anlagekapitals mit offenen Augen hingenommen werden soll, den man bei den Eisenbahnen scheut. Liegt wirklich für den Staat irgend ein Gewinn darin, daß dieser Verlust zu Wasser erlitten wird statt zu Lande? Ist nicht vielmehr, wenn hier überhaupt (was jedoch die Staatsregierung nicht zu beabsichtigen scheint) mit finanziellen Opfern für die niederrheinische Eisen- und Kohlenindustrie eingetreten werden soll, ist nicht der deutliche und leicht übersehbare Verlust an den Eisenbahnfrachtsätzen das gelindere und begrenztere Opfer statt des Umfanges und der Unsicherheit der Opfer des Kanalbaues? Und ist das, was man eben jetzt in England erlebt mit dem Schiffs-

kanal von Manchester, nicht eine Warnung vor dem Trugbild einer grundsätzlichen Ueberlegenheit der künstlichen Wasserstraßen in der Wohlfeilheit der Güterfracht?

Die Verhandlungen des preußischen Landtags im Mai 1897*) haben diese Lage der Dinge grell beleuchtet. Die Regierung brachte eine Nachtragsforderung für den Dortmund-Ems-Kanal von 11,4 Millionen Mark. Der hippokratische Zug macht sich bei diesem Kanalbau bereits geltend, und der Finanzminister tröstete bereits mit den viel schlimmeren Erfahrungen bei dem Manchester Ship-Kanal: „Der Kanal ist gebaut, das Geld ist ausgegeben, beißen wir alle in den sauren Apfel“**). Und das ist die Antwort auf den Angriff des Führers der konservativen Partei, welcher sagt: „Die Ausgestaltung der Angelegenheit ist ein kolossales Fiasko für die ganzen Kanalbauten.“ Der Minister der öffentlichen Arbeiten seinerseits „bedauert die Verhältnisse, mit denen dieser Kanalbau zu kämpfen hat“. Jetzt gesteht derselbe Minister auch zu, daß „die Aussichten, welche die Regierung bei der Begründung der Vorlage hatte, sich schwerlich in absehbarer Zeit erfüllen werden“ und vertröstet auf den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals durch den Dortmund-Rhein-Kanal***). Dann würden sich die Aussichten „mit einem Schlage erfüllen“.

Wenn die Wissenschaft vom öffentlichen Leben überhaupt den Beruf hat, unbeirrt durch Tagesströmungen, durch Rücksichten auf Parteien oder auf tonangebende Persönlichkeiten†) ihres Amtes zu walten und mit vollkommener Kühle dasjenige zu sagen, was im Augenblick am wenigsten gefällt, so ist hier, wie so oft, die Gelegenheit dazu. Die Wissenschaft dient nicht dem Tage, sie dient der dauernden Wahrheit. Sie weiß, daß sie nicht lange zu warten braucht, bis der Wind umschlägt oder bis die Enttäuschung da ist. Denn dergleichen hat sie schon oft erlebt.

*) Haus der Abgeordneten, 15./19. Mai 1897. Herrenhaus, 24. Mai 1897.

**) Rede des Finanzministers im Herrenhause, 24. Mai 1897.

***) Rede im Abgeordnetenhause, 15. Mai 1897.

†) Nec civium ardor prava jubentium nec vultus instantis tyranni.

Viertes Kapitel.

Oekonomik der Eisenbahnen.

Literatur. K. H. Rau, Lehrbuch der politischen Oekonomie. Bd. II: Grundsätze der Volkswirthschaftspolitik. 2. Abth. 5. Ausg. Leipzig und Heidelberg 1863. §§ 258 ff. Ad. Wagner, Finanzwissenschaft. 3. Aufl. Leipzig und Heidelberg 1883. §§ 269 ff. W. Roscher, System. III. §§ 76 ff. Emil Sax, Transport- und Kommunikationswesen. Abhandl. X in Schönberg's Handb. I. 4. Aufl. Tübingen 1898. Derselbe, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft. Bd. II: Die Eisenbahnen. Wien 1879. Friedrich Freiherr zu Weichs-Glon, Das finanzielle und sociale Wesen der modernen Verkehrsmittel. Tübingen 1894. R. van der Borght, Das Verkehrswesen. Leipzig 1894. Viktor Röll, Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens. Wien 1890—1895. Karl Knies, Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen. Braunschweig 1853. G. Cohn, Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik. Bd. I: Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in England. Leipzig 1874. Bd. II: Zur Beurtheilung der englischen Eisenbahnpolitik. Leipzig 1875. Derselbe, Der Staat und die Eisenbahnen. Jahrb. f. Nationalökonomie. 1879. Derselbe, Streitfragen der Eisenbahnpolitik (Deutsche Zeit- und Streitfragen. 1874). Derselbe, Ueber eine akademische Vorbildung zum höheren Eisenbahnverwaltungsdienste. Zürich 1876. Derselbe, Die englische Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre. Leipzig 1883 (auch im Archiv f. Eisenb. 1883). Supplement zu den Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik. Derselbe, Erörterungen über die finanzielle Behandlung der Verkehrsanstalten. Schmoller's Jahrb. f. Ges. 1886 (auch in „Nationalökonomische Studien". Stuttgart 1886). Derselbe, Die Anfänge des deutschen Eisenbahnwesens. Zeitschrift für Staatsw. Jahrgang 1891. Derselbe, Die Arbeitszeit der englischen Eisenbahnbediensteten (Archiv für Eisenbahnwesen. 1892/93. 1896). Moritz Kandt, Ueber die Entwicklung der australischen Eisenbahnpolitik. Berlin 1894. Ch. Waring, State purchase of railways. London 1887. C. Edwards, Railway Nationalization. London 1897. Wilhelm Götz, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. Stuttgart 1888. Launhardt, Kommercielle Tracirung der Verkehrswege. Hannover 1872. Ernst Engel, Das Zeitalter des Dampfes. Berlin 1880. Max Maria v. Weber, Die Schule des Eisenbahnwesens. 3. Aufl., bearbeitet von Ed. Schmitt. Leipzig 1873. Stürmer, Geschichte der Eisenbahnen. Bromberg 1872—1876.

Schmeidler, Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens. Leipzig 1871. Karl Karmarsch, Geschichte der Technologie seit der Mitte des 18. Jahrhunderts. Geschichte der Wissenschaften in Deutschland. XI. München 1872. Otto Michaelis, Volkswirthschaftliche Schriften. I (Berlin 1873). C. Th. Kleinschrod, Großbritanniens Gesetzgebung über Gewerbe, Handel und innere Kommunikationsmittel, statistisch und staatswirthschaftlich erläutert. Stuttgart und Tübingen 1836. Ch. de Franqueville, Du regime des travaux publics en Angleterre. Paris 1875. John Francis, A history of the English Railway 1824—1845. London 1847. Audiganne, Les chemins de fer d'aujourd'hui et dans cent ans. Paris 1858—1862. Léon Aucoc, Ueber die zur Entwicklung des französischen Eisenbahnnetzes angewendeten Mittel, mit Beilagen versehen und deutsch herausgegeben von Wilhelm v. Nördling. Wien 1875. Paul de Bourgoing, Tableau de l'Etat actuel et des progrès probables des Chemins de fer de l'Allemagne et du Continent européen. Paris 1842. Le Comte Daru, Des chemins de fer et de l'application de la loi du juin 1842. Paris 1843. A. de Foville, De la transformation des moyens de transport. Paris 1880. Alfred Picard, Traité des chemins de fer, économie politique, commerce, finances, administration, droit, — études comparées sur les chemins de fer étrangers. 4 vol. Paris 1887. Derselbe, Les chemins de fer français. 6 vol. Paris 1884/85. Richard v. Kaufmann, Die Eisenbahnpolitik Frankreichs. Stuttgart 1896. Charles Francis Adams jr., Railroads, their origin and problems (revised edition, with appendix). New York 1878. Arthur T. Hadley, Railroad transportation, its history and its laws. New York and London 1885 (in das Französische übersetzt von Arthur Raffalovich). Alfred von der Leyen, Die nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirthschaftlichen und politischen Beziehungen, gesammelte Aufsätze. Leipzig 1885. Derselbe, Die Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen. 2. Aufl. Berlin 1895. Derselbe, Die Entstehung der Magdeburg-Leipziger Bahn. Archiv für Eisenbahnwesen. 1880. Gleim, Zum 3. November 1888. Archiv für Eisenbahnwesen. 1888. Friedrich List's gesammelte Schriften, herausgegeben von Ludwig Häusser. 2 Bde. Stuttgart und Tübingen 1850. Fr. List, Ueber ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems. Neu herausgegeben von L. O. Brandt. Leipzig 1897. L. Berger (Witten), Der alte Harkort, ein westphälisches Lebens- und Zeitbild. Leipzig 1890. Fleck, Studien zur Geschichte des preußischen Eisenbahnwesens (Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin 1895—1898). Oskar Jacob, Die königl. württembergischen Eisenbahnen in histor. statist. Darstellung. Tübingen 1895. G. v. Morlok, Die königl. württembergischen Staatseisenbahnen. Stuttgart 1890. Rudolf Hagen, Die erste deutsche Eisenbahn mit Dampfbetrieb zwischen Nürnberg und Fürth. Gedenkschrift zu deren 50jährigem Jubiläum 7. December 1885. Nürnberg 1886. W. Lehzen, Hannovers Staatshaushalt. Erster Theil. Hannover 1853. Schreiber, Die preußischen Eisenbahnen und ihr Verhältniß zum Staat 1834—1874. Berlin 1874. Alfred von der Leyen, Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preußen (Schmoller's Jahrbuch. 1883). Derselbe, Die Vertretung der wirthschaftlichen Interessen bei den Eisenbahnen (Schmoller's Jahrbuch. 1888). Derselbe, Die preußischen Staatsbahnen (Zeitschrift für Eisenb. und Dampfschiffahrt der österr.-ungar. Monarchie. 1889). Derselbe,

Die Erträge der Eisenbahnen und der Staatshaushalt (Schmoller's Jahrbuch. 1892). Botschaft des (schweizerischen) Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen. 25. März 1897. Volz, Die Behandlung des Eisenbahnwesens im Großherzogthum Baden. Zeitschrift für Staatswiss. 1844. Werner, Erörterung der Frage, ob die württembergischen Eisenbahnen vom Staate oder von Privaten zu bauen seien. Zeitschrift für Staatswiss. 1844. Volz, Staatsaktieneisenbahnen zur Beseitigung von wichtigeren Privateisenbahnen. Zeitschrift für Staatswiss. 1845.

Ueber Kleinbahnen (Lokalbahnen, Nebenbahnen, schmalspurige Bahnen) insbesondere: F. Pleßner, Die Herstellung billiger Lokal- und Nebenbahnen in Norddeutschland, technisch und volkswirthschaftlich beleuchtet. Berlin 1870. W. v. Nördling, Stimmen über schmalspurige Eisenbahnen. Wien 1871. M. M. v. Weber, Die Individualisirung und Entwickelbarkeit der Eisenbahnen. Leipzig 1875. S. Sonnenschein, Das Lokalbahnwesen in Oesterreich. Wien, Leipzig 1886. Derselbe, Die finanzielle Sicherstellung des Lokalbahnbaues in Oesterreich. Wien 1893. v. Lindheim, Straßenbahnen in Belgien, Deutschland, Großbritannien und Irland. Statistisches und Finanzielles. Wien 1888. Friedrich Müller, Die Entwicklung der Lokalbahnen in den verschiedensten Ländern (Schmoller's Jahrbuch. 1891). Gleim, Die Kleinbahnen und die Mittel ihrer Förderung (Schmoller's Jahrbuch. 1894). A. Haarmann, Die Kleinbahnen, ihre geschichtliche Entwicklung, technische Ausgestaltung und wirthschaftliche Bedeutung. Berlin 1896. Fr. Hoch, Zur Frage der Zufuhrwege in Rußland. Berlin 1896. Gleim, Art. Kleinbahnen, im Supplementband II zum Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Jena 1897.

Ueber Eisenbahntarifwesen insbesondere: Franz Ulrich, Das Eisenbahntarifwesen im Allgemeinen und nach seiner besonderen Entwicklung in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und England. Berlin und Leipzig 1886 (französische Bearbeitung: Traité général des tarifs de chemins de fer, Contenant une étude spéciale des tarifs appliqués en Allemagne etc. Paris. Berlin 1890). Derselbe, Personentarifreform und Zonentarif. Berlin 1892. Derselbe, Staffeltarife und Wasserstraßen. Berlin 1894. Derselbe, Art. Gütertarife. Röll's Encyklopädie. Bd. 4. Emil Rank, Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zu Volkswirthschaft und Verwaltung. Wien 1895. Eduard Reitzenstein, Ueber einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands. Berlin 1876. Felix Guttmann, Der Gütertransport auf den Eisenbahnen Englands. Bromberg 1876. Wehrmann, Reisestudien über Anlagen und Einrichtungen der englischen Eisenbahnen, insbesondere über die Organisation des Güterverkehrs und des Tarifwesens. Elberfeld 1877. Fritz Krönig, Die Differentialtarife der Eisenbahnen, ihre Entwicklung, Bedeutung und Berechtigung. Berlin 1877. J. Grierson, Railway rates, English and foreign. London 1886. W. Launhardt, Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen. Berlin 1890. Julius Lehr, Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol. Berlin 1879. Gottlieb Bondy, Die Reform des Gütertarifwesens der österreichischen Eisenbahnen. Prag 1882. Edwin R. A. Seligman, Railway Tariffs and the Interstate Commerce Law (Political Science Quarterly. Vol. II. New York 1887). F. W. Taussig, A Contribution to the Theory of Railway Rates. Quarterly Journal of Economics. Boston 1893.

Zeitschriften für Eisenbahnwesen: Archiv für Eisenbahnwesen, herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin 1878—1898. Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungar. Monarchie. Wien 1888—1897. Zeitschrift für das gesamte Lokal- und Straßenbahnwesen. Wiesbaden 1883—1898. Zeitschrift für Kleinbahnen, herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin 1894—1898.

The Railway News. London. Railroad Gazette. New York.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften, die Artikel über Eisenbahnen, Eisenbahnpolitik, Eisenbahntarifwesen u. s. w. Jena 1892.

I. Der Staat und die Eisenbahnen in England.

§ 579. Die allgemeine Oekonomik der Verkehrsmittel hatte die Bestimmung, für die Gesammtheit der Kommunikationsmittel diejenigen Grundzüge zu ziehen, welche als gemeinsam gültige durch die Mannigfaltigkeit derselben hindurch gehen und bei jedem einzelnen in typischer Weise sich wiederholen.

Es war nicht zu vermeiden, daß durch die Allgemeinheit dieser Erörterungen (welche zunächst von allem Detail der Thatsachen möglichst entlastet bleiben sollten) die überragende Bedeutung der Eisenbahnen hindurchbrach. Wie von selber verlief die „Organisation der Verkehrsanstalten" zu einer Organisation der Eisenbahnen, und wir ließen dieselbe an ihrer Stelle liegen, um sie jetzt da wieder aufzunehmen, wo die Erörterung zur speciellen Oekonomik der Eisenbahnen übergeht und vermöge derselben auf den positiven Boden der einzelnen Staaten gelangt, auf dem allein sie in angemessener Weise behandelt werden kann.

Bei diesem Gegenstande wie bei den anderen, die uns in dem vorliegenden Bande beschäftigen, beschränken wir uns auf einzelne vorzugsweise wichtige Staaten und müssen, wie sonst, das Vielerlei der übrigen den reichhaltigen und immer zahlreicher werdenden Sammelwerken anheimgeben, die allenthalben, zumal in deutschen Landen, gegenwärtig zur Hand sind.

Wenn so manches Mal bei dieser Art der Erörterung der Blick sich zuerst auf England gerichtet hat, so ist bei den Eisenbahnen vollends Anlaß dazu, und zwar aus mehreren Gründen, die zu den ohnehin vorhandenen hinzutreten.

In England nämlich hat unter den begünstigenden Umständen der neuen Volkswirthschaft die Erfindung der mit Dampf betriebenen Eisenbahnen ihre Heimat. Hier haben die Anfänge, die ersten Versuche, der Kampf mit der zeitweiligen politischen Uebermacht der älteren Verkehrsmittel stattgefunden.

Indessen, was viel mehr sagen will, was für unsere hier zu behandelnde Frage im Vordergrunde steht — die Organisation der Eisenbahnen, ihr Verhältniß zum Staate und zur Gesetzgebung —, hat hier ihre eigenartige und folgenreiche, auch für die anderen Staaten bedeutsame Gestaltung gefunden.

Und England ist das klassische Land des Parlamentarismus. Zu keinem Gebiete der Volkswirthschaft hat dieses politische Regime so merkwürdige Zusammenhänge entwickelt, wie zu dem Gebiete der Eisenbahnen. Nach altem englischen Rechte waren und sind die Eisenbahnen die Geschöpfe des Parlaments; im Parlament aber hat sich die Vertretung derselben Kapitalmächte zusammengefunden, welche Bau und Betrieb der Eisenbahnen zu ihrem spekulativen Unternehmen gemacht hatten, wie sie es zuvor mit den Kanälen, wie sie es mit Wasserleitung, Gaswerken, Docks, Telegraphen gethan haben.

§ 580. Die *erste Periode* der Eisenbahnen in England (vgl. § 508) führt nicht in die Sphäre der Gesetzgebung oder der Normen, welche nach englischer Weise in der Form von Gesetzen für die einzelnen Unternehmungen erlassen werden. Es ist die Zeit, da die Schienenwege im engsten Sinne lokale waren, da sie von den Grundeigenthümern, Bergwerksbesitzern, Kanalgesellschaften u. s. w. für deren eigene Zwecke auf eigenem Grund und Boden gebaut wurden, daher keiner gesetzlichen Regelung oder Genehmigung bedurften.

Mit dem Jahre 1801 beginnt die *zweite Periode*. Es wird die erste Railway (oder Tramway) Act erlassen, und ihr folgt eine längere Reihe ähnlicher Akte. Gegenstand derselben sind kleine *Pferdeeisenbahnen*, zunächst zur Güterbeförderung, und zwar erhalten alle Personen das Recht, die Bahn zu den vorgeschriebenen Sätzen (Maximalsätzen, die das Parlament bestimmt, abgestuft nach dem Werthe der Waaren) mit Pferden und Wagen zu benutzen, vorbehaltlich solcher Vorschriften, wie sie die Bahngesellschaft hinsichtlich Konstruktion der Wagen und angemessener Benutzung der Bahn erläßt.

Im Jahre 1821 wird eine Akte erlassen, welche den Bau einer Bahn von gewissen Kohlengruben bei *Darlington* nach dem Hafen von *Stockton-on-Tees* genehmigt. Sie faßt, gleich den früheren, nur Anwendung von Pferdekraft und Beförderung von Gütern ins Auge. Doch auf dringende Vorstellungen von *George Stephenson* entschließen sich die Unternehmer, einen Versuch mit seiner Dampflokomotive zu machen, und sie erlangen eine amendirte Akte im Jahre 1823,

welche die Anwendung von Dampfkraft und die Beförderung von Passagieren sowohl als von Gütern genehmigt. Das Interesse der Stockton benachbarten, mit ihm konkurrirenden Häfen setzt in dieser Akte die Klausel durch, daß die Fracht für Kohlen einen halben Penny für Ton und Mile nicht überschreiten dürfe, während der übliche Satz für Landtransport 4 Pence war, — in der Hoffnung, durch diese Klausel die neue Bahn todt zu machen. Doch gerade dieser niedrige Satz wurde nachher für den Erfolg der Bahn entscheidend.

Noch im Jahre 1824 gehen nicht weniger als 24 neue Tramway Acts (mit Pferdebetrieb) durch das Parlament. Aber im Jahre 1825 geschieht es, daß eine Gesellschaft zum Bau einer Eisenbahn, die Liverpool und Manchester verbinden soll, angespornt durch den Erfolg Stephenson's auf der Stockton-Darlington-Bahn, sich an das Parlament wendet. Das neue Projekt richtet sich direkt gegen die Unzulänglichkeit und Kostbarkeit der bisherigen Wasserverbindung der beiden Städte. Mit Recht fühlte sich in diesem Versuche das ganze Kanalinteresse des Landes getroffen, welches damals durch 80 Kanalgesellschaften mit einem Gesammtkapital von 13,2 Millionen £ (und einer durchschnittlichen Rente von 5¾ Procent) repräsentirt wurde, darunter 10 Gesellschaften mit einer durchschnittlichen Rente von 28 Procent, zumal die Kanäle nahe bei Birmingham, und am meisten die jetzt bedrohten beiden Wasserstraßen zwischen Liverpool und Manchester mit einem jährlichen Ertrage, der dem Anlagekapital etwa gleichkam.

Es ist die dritte Periode des Eisenbahnbaues, welche jetzt anbricht.

§ 581. Die Unzulänglichkeit (das Einfrieren im Winter, das Eintrocknen im Sommer), der immer größer werdende Güterverkehr, die hohen Frachtkosten, obenein der große Gewinn, hatten seit dem Jahre 1822 die Anregung zu einem Eisenbahnunternehmen in Liverpool gegeben. Im Herbst 1824 wurde der Prospekt der neuen Gesellschaft veröffentlicht (4000 Aktien zu 100 £); sofort wurde von der Kaufmannschaft Liverpools die ganze Summe gezeichnet. Wäre die Summe zehnmal so groß gewesen — hieß es — sie wäre auch gezeichnet worden. Die beiden Kanäle waren seit 60 Jahren dieselben geblieben; aber 1770 hatte Liverpool dem Staate an Eingangszöllen 80—90000 £ bezahlt, 1823 nahezu 2 Millionen £; die Bevölkerung Liverpools war 1760 bis 1824 von 26000 auf 135000 gestiegen. In Manchester war 1790 die erste Dampfmaschine aufgestellt worden; 1824 gab es deren schon 200.

Als im Jahre 1825 das Gesuch der neuen Eisenbahngesellschaft an das Unterhaus gelangte, wurde dasselbe unter dem Einflusse des Kanalinteresses, dem Widerstande der Grundeigenthümer und der Vorurtheile gegen das neue Verkehrsmittel verworfen. Dieses Schicksal theilte ein größeres Projekt, für eine Bahn von Liverpool nach Birmingham, die zur Beförderung von Personen und Gütern bestimmt war. Während aber auch 1826 dieses letztere Projekt verworfen wurde und bis 1833 liegen blieb, gelang es dem Einflusse des Vertreters von Liverpool im Unterhause, des Handelsamtspräsidenten Huskisson, sowie dem Auskunftsmittel einer Betheiligung des Marquis von Stafford, Besitzers des Bridgewater-Kanals, mit 1000 Aktien an dem neuen Unternehmen, die Annahme der Bill in beiden Häusern herbeizuführen (im Unterhause mit 47 gegen 41 Stimmen bei der dritten Lesung am 6. April 1826).

Diese erste Akte des englischen Parlaments für eine Eisenbahn im neueren Sinne umfaßt in der amtlichen Gestalt 112 Folioseiten. Sie enthält die Vorschriften über Inkorporation der Eigenthümer, über Zwangsenteignung der erforderlichen Grundstücke, über die Vorsichtsmaßregeln bei der Anlegung des Bahnkörpers, über die Verfassung der Aktiengesellschaft, über das Verhältniß der Prioritätsobligationen zu dem Aktienkapital und über den Reservefonds. Namentlich bestimmt sie auch die Maximalsätze, welche für die Benutzung der Bahn erhoben werden dürfen und ergänzt diese Einschränkung noch durch die Begrenzung des Jahresgewinnes der Aktien auf 10 Procent.

Das Meiste von diesen Vorschriften ist aus den Kanalkonzessionen hinübergenommen, und zwar gemäß der üblichen Praxis der die Private Acts betreibenden Advokaten, welche nach festen Formularen den Entwurf jeder neuen Bill herstellen, der dann mit oder ohne Aenderungen in den Ausschüssen des Parlaments zur Annahme gelangt. Einzelnes ist, den Canal Acts gegenüber, neu, aber aus sonstigen Vorgängen des Parlaments entlehnt, so die Begrenzung der Jahresdividende auf 10 Procent, um den entsprechenden Interessen ein Zugeständnis zu machen. Aus den Canal Acts stammt bereits die Vorschrift, daß die Dampfmaschinen ihren eigenen Rauch verzehren sollen; sie war mit dem Aufkommen der Dampfschiffe in die späteren Canal Acts gesetzt worden.

Aus den Canal Acts namentlich ist entsprungen (durch einfaches Abschreiben der Advokaten), bei unentwickelten Vorstellungen von dem Wesen der neuen Technik, die Freiheit der Schiene. Die Akte der Liverpool-Manchester-Eisenbahn setzt die Tarifmaxima fest wie für eine offene Straße oder einen Kanal (1 Penny per Ton und Mile für Kalksteine, 1½ Pence für Kohle, 2 Pence für Coke, 3 Pence für Baum-

wolle) und erklärt, daß alle Personen volle Freiheit haben sollen, alle Wege und sonstigen Straßen der Gesellschaft mit Maschinen und Wagen zu benutzen behufs Beförderung von Gütern, Passagieren oder Vieh. Nur müssen die Wagen der Frachtführer den Vorschriften der Eisenbahngesellschaft entsprechen.

Außerdem wird dann auch der Eisenbahngesellschaft selber das Recht gegeben, als Frachtführer auf ihrer Bahn Geschäfte zu betreiben, und dafür werden besondere Tarifmaxima festgesetzt, welche beides umfassen (8—14 Shilling per Ton für die 33 engl. Meilen der ganzen Bahnlinie).

§ 582. Erst nach Vollendung der Liverpool-Manchester-Bahn wird man mit der wirklichen Schnelligkeit der Eisenbahnbeförderung und ihrer Bedeutung für den Personenverkehr bekannt. Erst jetzt setzt der Eindruck dieser Erfahrungen gegen die Macht des Kanalinteresses im Parlament und gegen die Vorurtheile allmälig einige größere Eisenbahnunternehmungen durch (1833). In den Vordergrund parlamentarischer Debatten tritt die Eisenbahnpolitik zum ersten Male im Jahre 1836, da eine aufsteigende Woge der Spekulation zahlreiche Projekte hereinführt, zum Theil 2—3 Projekte für dieselbe Linie.

Bereits bei diesem Anlaß geschieht es, daß im Oberhause der Marquis von Londonderry empfiehlt, in jede Eisenbahnconcession eine Heimfallsklausel zu Gunsten des Staates zu setzen; daß der Vertreter der Regierung im Oberhause sich mit dem Vorschlage Lord Wharncliffe's einverstanden erklärt, eine technische Behörde mit Ausarbeitung des Eisenbahnnetzes zu betrauen. Ein Ansinnen freilich, welches Sir Robert Peel im Unterhause bekämpft, weil kein anderes Tribunal als das Unterhaus über einen so wichtigen Gegenstand entscheiden dürfe. Im Oberhause war ferner bereits 1835 beschlossen worden, es solle kein Pair Mitglied sein eines Ausschusses über ein Projekt, woran er irgend ein persönliches Interesse habe; im Unterhause dagegen fand man, daß gerade die Männer, deren persönliches Interesse an der Sache am besten bekannt sei, am wenigsten dem Verdachte unredlicher Entscheidung ausgesetzt seien, während man alle Anderen, welche möglicherweise betheiligt seien, nicht ausschließen könne; woher man es ganz der Ehrenhaftigkeit jedes Mitgliedes überlassen müsse, an einem Ausschusse theilzunehmen oder nicht.

Es geschieht in derselben Session, daß der erste und zwar siegreiche Kampf der Eisenbahngesellschaften im Unterhause ausgefochten wird gegen ein, übrigens harmloses, Ansinnen der Gesetzgebung. Mr.

Morrison verlangt nämlich, nach dem Vorbilde der Turnpike Acts, die periodische Revision (binnen 21 Jahren) der Tarifmaxima und begründet diese Forderung durch den naturgemäßen Monopolcharakter der Eisenbahnen, unter Hinweis auf die Erfahrungen, die man längst zuvor mit den Londoner Wasserwerksgesellschaften gemacht hatte. Die Bill, die Morrison unter Zustimmung der Regierung einbringt, wird unter einem Petitionssturm der Eisenbahngesellschaften begraben. Aehnliches sollte sich seitdem oft wiederholen.

Die Anfänge eines Staatsbahnsystems in Belgien rufen die Aufmerksamkeit auch in England wach. Im Beginne des Jahres 1839 spricht sich ein Vortrag in der „Statistischen Gesellschaft" und ein Aufsatz des „Edinburgh Review" bestimmt für das Staatsbahnsystem aus — „ein Werk, von dessen angemessener Durchführung die Wohlfahrt des Volkes in so hohem Maaße abhängt". Bald folgt ein Staatsbahnprojekt von William Galt (1843), welches eine große Tarifreduktion darauf baut.

In den Jahren 1839 und 1840 beschäftigen sich Parlamentsausschüsse mit der Untersuchung der Eisenbahnfrage. Sie stellen namentlich fest, daß die alte Vorstellung von der Freiheit der Fahrten auf der Schiene undurchführbar sei, daß demzufolge die Koncentration des Monopols der Eisenbahnunternehmungen aus technischen Gründen eine so viel größere sei als sonst bei Straßen, Kanälen u. s. w.

§ 583. Die eingehendste Behandlung findet das Eisenbahnwesen im Jahre 1844 durch den Untersuchungsausschuß, den auf Anregung der Regierung (Gladstone) das Unterhaus niedersetzt.

Ein ferneres Stück der Koncentration ist jetzt hinzugewonnen: die einzelnen Bahnunternehmungen haben sich zu großen Einheiten verschmolzen. Die Verschmelzungen bilden einen wesentlichen Theil der Untersuchung des Jahres 1844, wie denn unter den zahlreichen Konzessionsgesuchen dieses Jahres diejenigen hervorragen, welche eine Verschmelzung anstreben. Entweder sind die großen Komplexe schon fertig oder man sieht damals mit voller Wahrscheinlichkeit voraus, daß auf die Länge alle hauptsächlichen Eisenbahnen Großbritanniens in sechs bis acht großen Systemen koncentrirt sein werden.

In den Erörterungen des Ausschusses treten fertige Projekte für den Staatsankauf der Eisenbahnen auf. Im Einzelnen Vorschläge, welche 40 Jahre später die preußische Staatsregierung praktisch erprobt hat (Ankauf gegen Staatsrentenpapiere, Gewinn des Staats an dem Zinsvortheil derselben, Vortheile der staatlichen Centralisation der Ver-

waltung u. s. w.). Das Vorbild von Rowland Hill's Portoreform für die Tarifreform der Eisenbahnen und die dazu gehörige Voraussetzung des Staatsbahnsystems kehren in William Galt's Zeugniß wieder.

Jede Form der Konkurrenz, insbesondere die Zulassung konkurrirender Bahnen neben den schon vorhandenen, wird jetzt völlig verabschiedet.

Es kommt zu einem Gesetz, welches für die künftig zu bauenden Eisenbahnen eine Frist von 21 Jahren einführt behufs der Revision der Tarife für den Fall, daß die Dividende während 3 Jahren 10 Procent erreicht hat, mit der Garantie der Regierung, daß die neuen Tarifsätze die Fortdauer der 10-Procent-Dividende gewähren; welches ferner vorschreibt, ebenfalls nur für die künftig zuzulassenden Bahnunternehmungen, daß nach einer Frist von 21 Jahren die Staatsregierung die Bahn solle kaufen dürfen zum 25fachen Betrag des Durchschnittsgewinnes der letzten 3 Jahre, der niemals höher als zu 10 Procent anzusetzen ist. Beide Vorbehalte sind an die seiner Zeit zu fassenden Beschlüsse des Parlaments geknüpft.

Ferner werden die wohlfeilen Züge eingeführt (cheap trains), die später meist „parlamentarische Züge" benannt werden, weil das Parlament durch das Gesetz von 1844 sie vorgeschrieben hat. Sie bedeuten, daß jede Eisenbahngesellschaft, die in diesem oder einem künftigen Jahre Vollmachten vom Parlament empfängt, verpflichtet sein soll, täglich einen Zug in jeder Richtung abzulassen mit dritter Passagierklasse und zu 1 Penny für die englische Meile. Die Wagen sollen mit Sitzen versehen sein und gegen das Wetter geschützt; die Geschwindigkeit mindestens 12 englische Meilen in der Stunde durchschnittlich; auf allen Stationen soll angehalten werden. Dafür ist von den Einnahmen aus diesen Transporten die sonst geltende Passagiersteuer nicht zu bezahlen.

Endlich wird im Anschlusse an voraufgegangene Gesetze die staatliche Inspektion neuer Bahnen vor deren Eröffnung behufs Kontrolle ihrer technischen Zuverlässigkeit, sowie ein bescheidenes Recht der Regierung für Beförderung der Postsäcke und der Truppen gefordert.

§ 584. Seit der parlamentarischen Untersuchung, den Debatten und der Gesetzgebung des Jahres 1844 ist mehr als ein halbes Jahrhundert verflossen. In diesem ganzen Zeitraum ist nichts Erhebliches geschehen, was, sei es neue Gesichtspunkte über den Zustand der englischen Eisenbahnpolitik, sei es neue Maaßregeln zu deren Umgestaltung herbeigeführt hätte.

Die Dinge bewegen sich in den gegebenen Bahnen weiter, und die

Anregungen zu neuen Bahnen wiederholen nur dasselbe, was in den Jahren 1836—1844 bereits gesagt oder versucht worden ist.

Entscheidend für diese Beharrlichkeit ist in letzter Instanz die Struktur des englischen Verwaltungsrechts, welches herkömmlich und fortdauernd die Vollmachten für Zulassung von Eisenbahnunternehmungen mit den Privilegien des Parlaments (thatsächlich des Unterhauses) verknüpft. Einflußreich ist bei dieser rechtlichen Sachlage die wachsende Macht der Eisenbahngesellschaften durch ihre Vertretung im Parlament auf den Gang der Gesetzgebung, zumal der Reformen, welche gegenüber der bestehenden Eisenbahnpolitik geplant werden. Fördernd wirkt in derselben Richtung die Macht des Hergebrachten in einem Staatswesen, welches mehr als ein anderes großen Neuerungen abhold ist.

So kommt es, daß die im Jahre 1844 festgestellte Richtung auf Ausbildung großer Eisenbahnkomplexe sich fortschreitend durchsetzt, daß im Parlament Versuche der Gesetzgebung, eine regulirende Gewalt im Hinblick auf die Sicherheit des Betriebs, auf die Ermäßigung der Tarifsätze, auf die Gleichheit der Behandlung auszuüben, nach wiederholten Anläufen in kleinen oder gar keinen Erfolgen verlaufen, daß namentlich der Gedanke des Rückkaufs der Eisenbahnen, der durch das Gesetz von 1844 öffentliche Sanktion erhalten hat, in Nichts zerrinnt.

Bald nach der Epoche von 1844 folgt eine Hochfluth von neuen Eisenbahnprojekten, die das Parlament bedrängt und das Aushülfsmittel einer neuen Eisenbahnbehörde zur Prüfung neuer Projekte abermals nahelegt. Der Versuch mißlingt, und das Parlament setzt in alter Weise seine Thätigkeit fort, welche Weitschweifigkeit des Verfahrens, hohe Kosten für alle betheiligten Parteien, Planlosigkeit des Netzes, enorme Vergeudung des Anlagekapitals in sich schließt.

Im Jahre 1865 ist die Frist der 21 Jahre abgelaufen und der Termin zum Staatserwerb der Eisenbahnen herangekommen, den das Gesetz von 1844 eröffnet hat. Wie so oft, stehen formelle Schwierigkeiten im Wege, davon Gebrauch zu machen. Im Grunde sind es die politischen Schwierigkeiten der ganzen Situation, welche im Jahre 1865 eine solche durchgreifende Reform noch ferner abrücken, als sie im Jahre 1844 schon war.

Im Jahre 1872 führt einer der wohlbekannten Fälle, da vom Parlamente die Ermächtigung zur Verschmelzung nachgesucht wird, die Gesuche von zweien der großen und größten Eisenbahngesellschaften, der London and North Western und der Lancashire and Yorkshire, zu einer neuen Untersuchung, welche — ähnlich der älteren Untersuchung von 1844 — die alten Probleme der Konkurrenz, Koalition, Ver-

schmelzung, Koncentration, der Staatskontrolle alledem gegenüber, behandelt. Das Ergebniß dieser Untersuchung ist das Gesetz von 1873, welches den Versuch wiederholt, der Willkür dieser großen Kapitalgesellschaften in der Behandlung ihrer Kunden eine öffentliche Norm zu setzen durch einen Specialgerichtshof, welcher jetzt seit einem Vierteljahrhundert eine bescheidene Thätigkeit entfaltet, die an dem Wesen der Sache wenig zu ändern vermag.

§ 585. Jedoch ein halbes Jahrhundert in diesem Zeitalter, da allenthalben, und nicht zum wenigsten in England, die verfassungspolitischen und socialpolitischen Zustände eine Wandlung erfahren haben, ist auch an unserem Gebiete nicht vorübergegangen, ohne wenigstens Andeutungen einer künftigen Umgestaltung zu hinterlassen.

Das englische Parlament — und das bedeutet immer mehr das Unterhaus —, welches uns in den Eisenbahndebatten von 1836—1873 entgegentritt, ist inzwischen ein neues geworden. Nicht so sehr durch die Art seiner Zusammensetzung, als durch die socialpolitischen Anschauungen, welche darin zur Herrschaft gelangt sind. Das Menschenalter, in dem die Eisenbahnen emporgekommen sind und ihre Herrschaft im Parlament begründet haben, die Zeit der Jahre 1840—1870, ist zugleich die Periode, in welcher die individualistischen Grundsätze der Wirthschaftspolitik zur völligen Souveränität im englischen Staatswesen gediehen sind.

Diese Grundsätze waren förderlich der Durchführung des Freihandelssystems nach außen, wie einer Entfaltung der kapitalistischen Produktion nach innen. Sie waren eben darum ungünstig einer zeitgemäßen Fortbildung derjenigen Handhaben, welche der englische Staat herkömmlich besaß, um die Delegation der Verkehrsanstalten öffentlichen Ansprüchen zu unterwerfen. Hatte doch schon der alte englische Staat vielmehr seine Lücken als seine Stärke auf diesem Gebiete gezeigt.

Indessen bereits mit der Herrschaft jener individualistischen Grundsätze war eine andere socialpolitische Bewegung parallel gegangen. Sie war gleichsam hervorgetrieben durch die Uebertreibungen und Verirrungen des individualistischen Systems und mußte sich im Kampfe mit dessen siegreichen Verfechtern Bahn machen. Dieselbe Epoche der Jahre 1849—1870, da der Grundsatz des Non-interference seine Triumphe im englischen Parlamente feiert, ist zugleich der Schauplatz achtbarer Thaten des Parlaments für die sociale Reform, insbesondere in der Richtung des Arbeiterschutzes.

Solche Entwicklungen vollziehen sich langsam, die Abenddämmerung

des einen Tages verschlingt sich mit der Morgendämmerung des folgenden Tages — bis dieser neue Tag dann zur Mittagshöhe emporsteigt.

Es sind bereits namhafte Erfolge für den gesetzlichen Arbeiterschutz im englischen Parlament errungen. Aber noch am Ende dieser Periode erhebt sich ein allgemeiner Widerstand gegen Maaßregeln, welche den ärgsten Mißbräuchen in der Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten wehren wollen. Allmälig ändert sich die Situation, schon um dieselbe Zeit redet die „Times" von dem altmodischen Grundsatz des „Laissez-faire". Die darauffolgenden 20 Jahre zeigen eine fortschreitende Entwicklung socialpolitischen Geistes in der Wissenschaft, in der öffentlichen Meinung, in der Masse der Zeitungen, im Parlament, in den beiden regierenden Parteien.

Diese Entwicklung hängt enge zusammen mit den Fortschritten der Demokratie im englischen Staatsleben. Die Reform des Parlaments vom Jahre 1832 hatte das industrielle Kapital, die Reform von 1867 die nachdrängenden arbeitenden Klassen zur Macht erhoben. Die beiden Parteien, welche abwechselnd die Regierung führen, suchen seit 30 Jahren den Beifall der arbeitenden Klassen im Wettbewerb. Daher Maaßregeln der Gesetzgebung in Steuerpolitik, Socialpolitik, Arbeiterrecht, welche solchen Beifall zu gewinnen geeignet sind.

Es hat sich nun gezeigt, daß diese demokratische Atmosphäre im englischen Staatswesen auch in der Eisenbahnpolitik solche Maaßregeln möglich gemacht hat, welche zuvor unmöglich erschienen waren, welche der damals herrschende Individualismus weit von sich gewiesen hatte. Das gilt von den Gesetzen (1889—1893) zum Schutze der Eisenbahnbediensteten gegen übermäßige Arbeitszeit, welche in rückhaltvoller und dennoch wirksamer Art den alten Mißbräuchen entgegengetreten sind.

Diese Vorgänge würden minder bemerkenswerth sein, wenn sie nicht die Andeutungen konsequenterer Reformen wären, die sich bereits anzumelden beginnen. Es ist die demokratische Atmosphäre, welche größeren Maaßregeln günstig ist als einer etwas mehr oder weniger energischen Einzelheit des Arbeiterschutzes. Wir haben vorhin bereits von der Bedeutung derselben für die antiindividualistische Behandlung der städtischen Verkehrsanstalten und verwandten Einrichtungen im heutigen England gesprochen. Je mehr die demokratische Bewegung sich geltend macht, um so mehr rüttelt sie an der alten Gewohnheit, Häfen, Docks, Leuchtthürme, Wasserwerke, Gaswerke, Pferdebahnen in Händen von Unternehmergesellschaften zu lassen und legt sie in die Hände der municipalen Verwaltung.

Und von hier aus eröffnet sich der Blick in die Entwicklung, welche

eine grundsätzliche Umgestaltung des Eisenbahnsystems von England zur Folge haben kann. Die zeitlichen Grenzen dafür zu setzen ist nicht möglich. Wir müssen uns auf die Diagnose des gegenwärtigen Zustandes beschränken.

§ 586. Wer dem englischen Eisenbahnsystem seine Gebrechen vorhalten will, indem er seine Unfallstatistik, die Höhe der Sätze seiner Personentarife oder Gütertarife, die Beschaffenheit seiner Geleise, Lokomotiven, Fahrzeuge, Bahnhöfe oder sonst derlei Einzelheiten mit den Eisenbahnsystemen anderer Länder, mit Staatsbahnsystemen oder Privatbahnsystemen zusammenhält, der wird ein mühsames Werk unternehmen.

Eine derartige vergleichende Methode über die technischen und ökonomischen Leistungen hätte ja ihren bedeutsamen Beruf — wenn sie nur in befriedigender Weise durchgeführt werden könnte. Der übliche Gebrauch derselben ist vielmehr geeignet, davor zurückzuschrecken. Denn er zeigt die Schwierigkeiten eines wissenschaftlichen Beweisverfahrens.

Auch kommt man damit niemals zu Ende. Denn der soeben in dem Vergleiche siegreiche Gegenpart wird morgen vielleicht geschlagen durch die Leistungen des anderen Theiles.

Was thatsächlich in jenen mannigfaltigen Hinsichten von den Leistungen der englischen Eisenbahnen gesagt werden kann, giebt ohnehin einen gemischten Eindruck. Einheitlich schon deshalb nicht, weil die verschiedenen Aktiengesellschaften, welche den Eisenbahnverkehr von Großbritannien in Händen halten, nicht typische Einheiten sind. Einheitlich nicht, weil über gewisse Seiten der technischen Leistungsfähigkeit das Urtheil ebenso günstig lautet, wie es über andere Seiten ungünstig oder getheilt ist. Einheitlich nicht, weil die Gegenüberstellung von Leistungen und Preisen, und wiederum deren Vergleichung mit anderen Ländern nur durch eine Reihe von Einschränkungen hindurch etwas beweisen kann.

Will man aber — in der Weise der älteren Schulen unserer Wissenschaft — die Reihe der Gründe herzählen, welche die Lichtseiten und Schattenseiten des einen und des anderen Systems darstellen, indem man mehr aus allgemeinen Gesichtspunkten als aus der beweisenden Erfahrung discutirt — so geräth man in die unbequeme Lage, daß jedem Grunde ein ebenso plausibler Gegengrund entgegengesetzt werden kann, weil diese Methode nicht von dem redet, was thatsächlich ist, sondern von dem, was im Allgemeinen als richtig angenommen werden kann, bis es im Besonderen als unrichtig erwiesen ist.

§ 587. Das wirkliche Problem des englischen Eisenbahnsystems liegt auf einem anderen Gebiete.

Es wäre beklagenswerth, wenn ein System der Verwaltung des größten und einflußreichsten Verkehrsmittels, welches seit einem halben Jahrhundert und vielleicht abermals auf ebenso lange in der Zukunft nicht nur für England, sondern auch für die Mehrzahl der gesitteten Staaten das herrschende ist — wenn dieses System in allen Einzelheiten seiner Aufgaben schadhaft sein sollte und von solchen Gebrechen nur zu heilen wäre durch eine grundsätzliche Umgestaltung, die zunächst außerhalb des Bereichs der Möglichkeit läge.

Denn im Großen und Ganzen ist es dasselbe System, welches in den Vereinigten Staaten von Amerika und in Canada, welches in Frankreich und in Italien wie in England gilt.

Wäre es wirklich so, daß dieses System an überwiegenden Gebrechen litte, die nicht nur über jeden Zweifel erhaben, sondern auch handgreiflich fühlbar wären, so würde das Drängen nach einer Reform und selbst einem waghalsigen Versuch mit anderen Verwaltungssystemen irgendwo zum Durchbruch gekommen sein, wenigstens in einem einzigen dieser Länder.

Der wahre Grund sitzt tiefer, die Wurzeln sind feinere, die Empfindung dessen, was fehlt, ist daher eine weniger starke und weniger deutliche.

Er liegt darin, daß eine wesentliche Befugniß des Staatswesens abgetreten ist an spekulative Unternehmergesellschaften, welche an Stelle des Staates ihre Befugnisse erstrecken über die Sphäre, welche sich mit der Handelspolitik dem Auslande gegenüber, der Wirthschafts- und Socialpolitik dem Inlande gegenüber als gleichwerthig berührt.

Niemand denkt daran, im heutigen Staate einer oder mehreren Aktiengesellschaften die Gestaltung der zollpolitischen Beziehungen zu den fremden Staaten anheimzugeben. Denn die Reichsgrenze, ihre Oeffnung und ihre Schließung, ist das eminente Gebiet der Machtvollkommenheit des Reiches selber. Die Tarifpolitik der Eisenbahnen fällt aber materiell in die gleiche Sphäre, und ist doch, gemäß dem oben dargestellten Verwaltungssystem, der Staatsgewalt entzogen und an Kapitalgesellschaften abgetreten. Die Pflege der einzelnen Landestheile, die Sorge für die relative Wohlfahrt der mit einander konkurrirenden Provinzen des eigenen Reichsgebietes, ist in derselben Weise die Aufgabe der Reichsverwaltung selber. Durch die Herrschaft der Eisenbahnen über das Land ist das mächtigste Mittel der Förderung und Hemmung in deren Verwaltung verlegt. Und bei dem englischen System liegt diese Macht in den Händen von Unternehmergesellschaften, statt in den Händen des Staates.

Nun ist ein solches Auseinanderfallen der staatlichen Machtvollkommenheit im Widerspruch mit dem modernen Staatswesen, und es ist jene abnorme, aber eben darum provisorische Gestaltung des Eisenbahnwesens eine Art von Rückfall auf eine Stufe der Staatsentwicklung, auf der ein solches Absplittern öffentlicher Befugnisse im Geiste des Zeitalters lag.

Der Widerspruch zeigt sich daher am deutlichsten bei den vorwärts drängenden Parteien des heutigen Staates, so bei der demokratischen Partei des „London Programme", den Progressives, welche zunächst auf dem beschränkteren Felde der Municipalverwaltungen ihre Ziele durchzusetzen wissen.

Indessen die verhältnißmäßige Kleinheit der municipalen Aufgaben bedeutet wohl die größere Leichtigkeit der Reformen, nicht die größere Dringlichkeit. Gaswerke, Wasserwerke, Straßenbahnen — sie sind in weit geringerem Grade Attribute der öffentlichen Verwaltung als die großen Eisenbahnen des Reiches.

§ 588. Die hier aufgedeckte Lücke des englischen Eisenbahnsystems deutet auf den Versuch einer regulirenden Staatsgewalt, welche das Verwaltungssystem der Kapitalgesellschaft den öffentlichen Anforderungen zu unterwerfen sucht.

In der That ist dieses der alte englische Weg des herkömmlichen Verwaltungsrechts, wie es seit zwei Jahrhunderten geübt wird durch die Vollmachten des Parlaments. Das Alter dieses Auskunftsmittels bedeutet für die vorliegende Angelegenheit leider nur, daß es den kleineren Zwecken des delegirten Straßenwesens einigermaaßen genügt hat, weil die Mittel der Lösung einfache waren; daß dagegen die komplicirten und tausendfach vergrößerten Aufgaben des Eisenbahnwesens in das alte Maschenwerk dieses Verwaltungsapparates nicht eingefangen werden können.

Das um so weniger aus einem Grunde, der die zweite Schwierigkeit dieses Verwaltungssystems klarlegt.

Alle Selbstverwaltung leidet an dem Gebrechen, daß die zu handhabenden öffentlichen Interessen von den zur Selbstregierung berufenen Eigeninteressen überwachsen werden. Das Parlament, und zwar gerade das englische als das klassische Vorbild des Parlamentarismus, beweist diese Wahrheit durch eine lange Reihe von Erfahrungen. Die hieher gehörigen Erfahrungen steigern sich zu ihrem Gipfel in der Gewalt, welche die großen Kapitalgesellschaften im Parlament herkömmlich aus-

üben. So war es mit der ostindischen Handelsgesellschaft im 18. Jahrhundert, so mit den Kanalgesellschaften im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts, so ist es mit den Eisenbahngesellschaften seit dem zweiten Drittel dieses Jahrhunderts.

Jede gesetzliche Maaßregel hat in dem zur Gesetzgebung berufenen Parlament die Prüfung zu bestehen, ob sie den Interessen dieser Kapitalgesellschaften angemessen ist, und im Falle der Verneinung einen schweren Kampf mit ihnen zu bestehen, der oft mit der Niederlage des Gesetzes endet. Ja, weil die Vollmachten des Parlaments sich nicht bloß auf Gesetze im eigentlichen Sinne, sondern auch auf die in Gesetzesform geübten Befugnisse für Verwaltungsakte beziehen, so hängt Fortschritt und Hemmung auch solcher Maaßregeln von dem Interesse jener herrschenden Kapitalmächte ab.

Ein derartiges *Uebergewicht socialer Mächte* ist eine ständige Gefahr für den Staat, und für den freien Staat am meisten.

Die Entwicklung des englischen Parteiwesens im letzten Menschenalter des 19. Jahrhunderts zeigt in der erstarkenden Demokratie die staatliche Macht, welche jenem Einflusse der socialen Mächte im Parlament erfolgreichen Widerstand zu leisten beginnt, während sie zu gleicher Zeit wider den Fortbestand derselben ganz und gar ankämpft.

Dem Anscheine nach werden die Fortschritte der englischen Demokratie sich zunächst an Erfolgen versuchen, wie sie neuerdings in der Verbesserung des Arbeiterschutzes begonnen haben. Die sich verbreitende Ueberzeugung von der Unzulänglichkeit solcher Einzelerfolge und Remeduren des alten Systems englischer Eisenbahnverwaltung könnte dann allgemach zu dem eigentlichen Ziele der Demokratie weiterführen — zu der grundsätzlichen Umgestaltung des ganzen Systems. Etwas Aehnliches, wie wir es in kleinerem Maaßstabe, unter verschiedenen und doch verwandten politischen Bedingungen, gegenwärtig in der schweizerischen Eidgenossenschaft erleben.

§ 589. Hier seien, an das Voraufgehende anknüpfend, einige zahlenmäßige Daten über die Erfolge in dem *municipalen Straßenbahnwesen* gegeben.

Von den 153 Straßenbahnen des Vereinigten Königreiches von Großbritannien und Irland gehören 37 den kommunalen Körperschaften*). Das Gesetz verbietet den letzteren den Selbstbetrieb, es sei denn, daß ein Parlamentsakt es im einzelnen Falle gestattet.

*) Im Jahre 1882 gab es 135 Straßenbahnen, von denen 26 das Eigenthum der Lokalbehörden waren.

Diese Erlaubniß trifft zu für fünf Städte: Blackpool, Huddersfield, Leeds, Glasgow, Plymouth. Nach der Zeitschrift „The Councillor" waren die Reinerträge 1895/96:

Blackpool	1236 £
Huddersfield	7444 „
Leeds	11920 „
Glasgow	83267 „

Im Einzelnen hat Leeds folgende Ergebnisse erzielt:

	Unter der Privatverwaltung (1893/94)	Unter der Gemeindeverwaltung (1895/96)
Einnahme aus dem Betrieb	£ 42754.10 s	£ 56476.6 s 10 d
Zahl der zurückgelegten (englischen) Meilen	860445	1105450
Zahl der Passagiere	8208865	10843457

Arbeitszeit der Betriebsangestellten (Stunden p. Woche):

	(1893/94)	(1895/96)
Maschinenführer	$77^1/_2$	66
Kutscher	$81^1/_2$	$67^3/_4$
Schaffner	$81^1/_2$	$65^3/_4$

Arbeitslöhne (Pence p. Stunde):

Maschinenführer	5	$6^1/_4$
Kutscher	$4^1/_{10}$	$5^1/_4$
Schaffner	$3^1/_6$	$4^1/_4$

Die Stadt Leeds zahlte ihren Kutschern und Schaffnern jährlich 5000 £ mehr als die Privatverwaltung; dabei hatte sie einen Reingewinn von 3220 £ (1894/95) und 7844 £ (1895/96). Es scheint, daß die Entwicklung, zumal in den großen Industriestädten mit demokratischer Gemeindeverwaltung, in der bezeichneten Richtung fortschreitet. Oeffentliches Eigenthum und allmälig auch öffentliche Verwaltung der lokalen Verkehrsanstalten, gleich wie der Wasserwerke und Gaswerke. Hiedurch Aufhebung des Widerspruchs zwischen dem öffentlichen Interesse an diesen Anstalten und einem privaten Unternehmerinteresse; zugleich Wahrung der finanziellen Zwecke und dennoch eine bewußte arbeiterfreundliche Politik in der Richtung auf verbesserte Lohnbedingungen und ermäßigte Arbeitszeit.

Dies ist zunächst das Vorspiel für die Ausbreitung ähnlicher Reformen in der Mehrzahl der Städte, zumal in den so viel größeren

und so viel schwierigeren Zuständen, so viel verwickelteren Verhältnissen der Hauptstadt. Aber das Ganze, was endlich auf kommunalem Gebiete geschieht, selber das Vorspiel zu staatlichen Reformen des Eisenbahnsystems.

§ 590. Unterdessen leben die großen Eisenbahngesellschaften Englands in der Weise fort, wie sie vor vielen Jahren ein Zeugniß vor dem Parlament bezeichnete — als eine glückliche Familie. Auch in einem glücklichen Familienleben giebt es Reibungen. Für das Zusammenleben der Eisenbahngesellschaften, welche sich in die Verwaltung des englischen Eisenbahnsystems getheilt haben, bedeutet dieses einen bescheidenen Rest der Konkurrenz, der übrig geblieben ist, ja mit einer gewissen Zähigkeit sich behauptet hat, nachdem die Koalitionen und Verschmelzungen einen relativ höchsten Punkt erreicht haben.

Einige statistische Zahlen mögen dieses Bild etwas verdeutlichen. Eisenbahnen im Vereinigten Königreiche:

Jahr	Englische Meilen	Kapital (in Aktien und Obligationen)
1844	2148	72351567 £
1874	16448	609949919 „
1896	21277	1029475335 „

Daran betheiligten sich, als die dem Kapitalaufwande nach größten, die folgenden Eisenbahngesellschaften:

Jahr	Englische Meilen		Kapital (in Aktien und Obligationen)
1875	1586	London and North Western	61589000 £
1895	1908	„	116554000 „
1875	1534	Great Western	49892000 „
1895	2511	„	77877000 „
1875	1400	North Eastern	48130000 „
1895	1628	„	63538000 „
1875	976	Midland	47764000 „
1895	1397	„	99633000 „
1875	765	Great Eastern	30131000 „
1895	1104	„	47656000 „
1875	431	Lancashire and Yorkshire	26209000 „
1895	527	„	53645000 „
1875	739	Caledonian	26169000 „
1895	908	„	45292000 „

Jahr	Englische Meilen		Kapital (in Aktien und Obligationen)
1875	844	North British	23814000 £
1895	1206	„	53118000 „
1875	523	Great Northern	22502000 „
1895	803	„	49907000 „
1875	153	London Chatham and Dover .	19973000 „
1895	188	„ .	27051000 „

Diese 10 Eisenbahngesellschaften unter überhaupt 32 Eisenbahngesellschaften im Jahre 1895 umfaßten zusammen 12422 engl. Meilen Bahn und repräsentirten einen Kapitalaufwand von 634271000 £, d. h. etwa zwei Drittel des gesammten im Vereinigten Königreich angelegten Eisenbahnkapitals. Die schon seit einem Menschenalter größte unter ihnen, die London and North Western, hat 1875—1895 ihr Kapital von 61½ Millionen £ auf 116½ Millionen £ gesteigert, d. h. auf 2366 Millionen Reichsmark (mehr als ein Drittel des in dem preußischen Staatsbahnsystem angelegten Kapitals).

Aehnlich ist die Kapitalkoncentration in den übrigen großen Eisenbahngesellschaften fortgeschritten und regelmäßig, wie bei der größten, die Kapitalgröße weit mehr als die Meilenlänge. Diese ist bei der London and North Western nur um kaum ein Fünftel gewachsen. Mehr als verdoppelt hat in den 20 Jahren ihr Kapital und steht jetzt als Kapitalgröße an zweiter Stelle die Midland.

§ 591. Die schon früher beobachtete Thatsache, daß die großen Bahngesellschaften sich finanziell auch in dem Sinne arrondirt haben, daß sie eine verhältnißmäßig hohe und konstante Jahresdividende abwerfen, ist ihnen im Ganzen treu geblieben.

Es zahlten Dividende

	1875		1895	
London and North Western . .	6¾	Procent	6⅜	Procent
Midland	6¼	„	5⅛	„
Great Northern	6⅞	„	4	„
Caledonian	5⅞	„	5	„
Lancashire and Yorkshire . . .	6¼	„	4½	„
North Eastern	8¾	„	5⅝	„
Great Western	4⅜	„	5⅛	„
London and South Western . .	5½	„	6⅛	„
London Brighton and South Coast	4⅝	„	6	„

	1875	1895
North British	$2^3/_4$ Procent	3 Procent
Great Eastern	0 „	$2^3/_8$ „
London Chatham and Dover	0 „	0 „

Das theilweise nicht vortheilhafte Bild des Jahres 1895 stellt sich günstiger dar in den Jahren 1896 und 1897, in welchen die London and North Western $7^1/_8$ und 8 Procent, die London and South Western $6^7/_8$ und $8^1/_4$ Procent, die Midland 6 und 7 Procent, die North Eastern $6^3/_8$ und $7^1/_4$ Procent, die Great Western 6 und $7^1/_4$ Procent, die London and Brighton $6^3/_8$ und $6^3/_4$ Procent gab.

Weit deutlicher kommt aber die befestigte Stellung und Werthung des Eisenbahnkapitals von Großbritannien in den Kursen der Börse zum Ausdruck.

Bei etwa gleicher, ja etwas gewichener Dividende ist der Kurs der London and North Western 1882—1897 (Mai) von 173 auf 206 Procent gestiegen, der Kurs der Midland bei gleicher Dividende von $138^1/_2$ auf 177 Procent. Der Kurs der Great Western (bei Rückgang der Dividende von $6^1/_4$ auf 6) von 141 auf $175^1/_2$ Procent. Einigermaßen spielt freilich die Dividende des Jahres 1897 schon in die Kursbildung des Jahres selber hinein. Aber eine Durchschnittsberechnung von 15 Eisenbahngesellschaften*) ergiebt ein Sinken der Rente (vom Kurse berechnet),

*) Economist, May 8, 1897.

Eisenbahngesellschaft	(Gewöhnliche Aktien) Dividende: Procent 1896	1889	1882	Kurse: Procent 5. Mai 1897	Durchschn. 1882
Caledonian	5	$5^1/_8$	$4^1/_2$	155	107
Glasgow and South Western	$5^1/_8$	4	$5^1/_2$	140	120
Great Eastern	$3^1/_8$	$2^3/_4$	2	$127^1/_2$	74
Great Northern	$4^1/_8$	$4^7/_8$	5	124	128
Great Western	6	$6^3/_4$	$6^1/_4$	$175^1/_2$	141
Lancashire and Yorkshire	$5^3/_8$	$4^1/_2$	$4^7/_8$	$149^1/_2$	131
London and North Western	$7^1/_8$	$7^3/_8$	$7^1/_2$	206	173
London and South Western	$6^5/_8$	6	$5^3/_4$	$224^1/_2$	135
London, Brighton & So. Coast	$6^3/_8$	$7^1/_8$	$4^3/_8$	189	133
London, Chatham & Dover	$4^1/_2$	$3^7/_8$	$4^1/_4$	$138^1/_2$	105
Manchester, Sheffield & Lincoln	$1^1/_4$	$3^3/_8$	$2^3/_4$	49	91
Midland	6	6	$5^7/_8$	177	$138^1/_2$
North British	$4^1/_8$	$5^5/_8$	$3^3/_4$	129	96
North Eastern	$6^3/_8$	$7^1/_4$	$8^1/_8$	177	173
South Eastern	$4^{11}/_{16}$	$4^7/_8$	$5^1/_4$	155	$134^1/_2$

welche 1882 und 1889 4 Procent beträgt, dagegen 1897 nur $3^1/_4$ Procent auf die gewöhnlichen Aktien. Die Rente der Obligationen ist bis auf $2^1/_2$ Procent herabgegangen.

Das bedeutet: die Sicherheit der Kapitalanlage, Hand in Hand mit dem zunehmenden Kapitalreichthum, hat die Werthpapiere der englischen Eisenbahngesellschaften derart erhöht, daß ihre procentuelle Rente fortschreitend gesunken ist.

Das ganze Kapital, welches (1896) in den Eisenbahnen des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland steckt, besteht aus folgenden Summen*)

1. gewöhnlichen Aktien . . .	342 700 000	£
2. Prioritäts-Aktien	328 600 000	£
3. Obligationen	251 900 000	£
	923 200 000	£

Die damit erzielten Einnahmen betrugen

aus dem Personenverkehr . .	39 120 900	£
„ „ Güterverkehr . . .	46 175 300	£
Verschiedenes	4 822 900	£
	90 119 100	£

Die Betriebsausgaben betrugen 50 192 400 £, so daß ein Reingewinn von 39 926 700 £ übrig blieb oder 3,88 Procent auf das ganze Kapital gerechnet.

§ 592. Erwägen wir, mit welchen ökonomischen Umwegen und Vergeudungen das englische Eisenbahnnetz erbaut worden ist — obwohl dieses kaum von den Kapitalvermehrungen des letzten Menschenalters, desto bestimmter von den Kämpfen, Wirren und Widersprüchen der ersten Jahrzehnte gesagt werden darf — so hat hier gleichsam der Reichthum an gesunden Säften in der englischen Volkswirthschaft alle jene Wunden schnell geheilt und es bleibt das Bild strotzender Kraftfülle übrig.

Gegenüber den anderen Ländern zumal darin ein einziger Erfolg, daß keinerlei finanzielle Beihülfe durch öffentliche Mittel gereicht worden ist, keine Meile Eisenbahn auf englischem Boden hat vom Staate eine

*) Annual Returns relating to the Railways of the United Kingdom for 1896.

Subvention erhalten. Erst die neuesten Experimente des Kanalbaues von Manchester haben es dahin gebracht, zwar nicht den Staat, aber die Stadtgemeinde von Manchester zu ausgiebiger Hülfeleistung heranzuziehen.

Diese Kraft der Selbständigkeit, welche auf der Fülle des Verkehrs und der Fülle des Kapitals beruht, beschränkt sich freilich auf England und Schottland. Schon in Irland, das in so vieler Hinsicht eine andere Welt ist, ändert sich das Bild. In diesem Lande, wie regelmäßig in den Ländern des Kontinents von Europa, tritt uns ein verschiedenes System entgegen — das System staatlicher Subventionen.

Hier ist vor der Zeit der Eisenbahnen ein großes System der inneren Wasserstraßen hauptsächlich aus Staatsmitteln hergestellt worden. Zu Ende des Jahres 1836 wurde eine königliche Kommission damit betraut, ein Eisenbahnnetz für Irland zu entwerfen. Sie that dies und empfahl theils Staatsunterstützung, theils Staatsbau. Als dennoch das Parlament Konzessionen für Aktienunternehmungen, in ähnlicher Weise wie für England und Schottland, ertheilt hatte, mußte die Hülfe nachträglich kommen, und zwar von Fall zu Fall, in Gestalt von Darlehen, 1842, 1847, 1849, so daß 1865 etwa $2\frac{1}{2}$ Millionen £ vorgeschossen, davon die Hälfte zurückgezahlt war, 1867 neuerdings $\frac{1}{2}$ Million. Daneben halfen die benachbarten Kommunalverbände durch Zinsgarantie. In den letzten Jahrzehnten hat sich auch in Irland die Lage der meisten Bahngesellschaften gehoben.

§ 593. In weit größerem Umfange hat Ostindien die Staatsunterstützung gefordert.

Als im Jahre 1853 Lord Dalhousie, Generalgouverneur von Indien, den ersten Plan für das indische Eisenbahnnetz entwarf, mußte von vornherein auf die Initiative der Privatunternehmungen verzichtet werden. Die einheimischen Kapitalisten lassen sich auf keine Kapitalanlagen ein, die nicht wenigstens 12 Procent Rente erwarten lassen. So war es damals, so ist es noch heute. Eine einzige kleine Bahn aus den eigenen Mitteln der Eingeborenen ist zu Stande gekommen, die nach einem Wallfahrtsort (Tavakeshwar) führt: der indische Priester hat sich hier mit einer Zeichnung von 50 Aktien vorangestellt und seine Gläubigen veranlaßt, ihm zu folgen.

Auch die englischen Kapitalisten haben kein Unternehmen für indische Eisenbahnen unterstützen wollen, außer unter Bürgschaft der

Regierung. Man griff daher zur Zinsgarantie. Dalhousie machte dabei zur Bedingung, daß die Garantie der Regierung auf die unentbehrlichen Beträge beschränkt, und daß der Bau innerhalb vorgeschriebener Frist vollendet sein solle. Beide Cautelen wurden beseitigt und die Garantie wurde thatsächlich eine unbegrenzte. Im Jahre 1875 konnte W. T. Thornton davon sagen: „Das indische Garantiesystem ist gegenwärtig so vollständig in Verruf gekommen, daß es unbarmherzig erschiene, wenn man eingehender über seine mannigfaltigen Monstrositäten reden wollte."

Die parlamentarische Untersuchung über die indischen Bahnen, welche im Jahre 1884 geführt wurde, ergab aus dem Munde der leitenden Persönlichkeiten der indischen Lokalregierung und der Londoner India Office die einhellige Verurtheilung jenes leichtsinnigen Garantiesystems, und die Bedenken gegen jedes Garantiesystem, dafür die Befürwortung des Staatsbahnsystems.

Die Wendung zum Staatsbahnsystem in Ostindien datirt von der Zeit, da Lord Lawrence Vicekönig war, d. h. seit etwa dem Jahre 1870, besonders seit dem Jahre 1875. Unter den 11000 engl. Meilen, welche 1884 fertig waren, befanden sich etwa 6000 Meilen Staatsbahnen, davon 1500 Meilen im Privatbetrieb.

Weil aber der Staat mit seinem Staatsbahnsystem erst spät gekommen ist, so sind die besten Linien von den Privatbahnunternehmungen (mit Staatsgarantie) bereits fortgenommen worden. Für den Staat sind die Nebenlinien übrig geblieben.

Im Jahre 1896 (31. März) gab es:*)

19678 engl. Meilen Eisenbahnen,

davon waren Staatsbahnen 14721 Meilen, und zwar

8979 in Privatbetrieb
5742 in Staatsbetrieb.

Der Zuwachs der Jahre 1884—1896 fällt also schlechthin auf die Staatsbahnen. Ein großer Theil derselben sind schmalspurige (1 m) nämlich 6870 Meilen.

§ 594. Das britische Reich ist in neueren Jahrhunderten das größte Beispiel von einer Nation, welche mit einer Herrschaft, einem

*) Archiv für Eisenbahnwesen. 1897, 983 ff.

Recht, einer Sitte, einer Sprache den Erdkreis umspannt. In dieser Einheit ist es zugleich der Schauplatz einer Mannigfaltigkeit der Lebensbedingungen und der Institutionen, welche gleichsam als Versuchsfeld dient für die Probleme der Staatswissenschaft.

So auch für unsere Frage.

In der neuesten Entwicklung der Stadtverwaltungen des alten England lernten wir die Vorläufer der englischen Demokratie und ihrer socialpolitischen Umgestaltungen kennen. In größerem Maaßstabe zeigt uns das neue England in den Kolonien von Australien ein gleiches Vorläuferthum. Wie uns im unmittelbaren Verkehr mit diesem Neuengländerthum eine frischere Luft anweht, ein freierer Zug zu neuen Lebensformen, so sind ihre öffentlichen Einrichtungen gegenüber dem alten England ein keckeres Stück der Zukunft, ihre Wirthschafts- und Socialpolitik eine Art von Ketzerthum gegenüber der Orthodoxie der alten heimischen Schule*).

Im Gebiete der Arbeitergesetzgebung sind sie allem voraufgeeilt, was Europa, was England bisher gewagt hat. Ihre Demokratie hat den Charakterzug angenommen, den man mit einigem Recht als socialistischen bezeichnet hat. Ihre Eisenbahnpolitik ist längst zum Staatsbahnsystem fortgeschritten, und wenn wir uns darauf verlassen dürfen, was Sir Charles Dilke über den Staat Victoria sagt**), so „giebt es Niemand mehr, der ein Privatbahnsystem befürwortet."

---

*) Wir denken namentlich an die Arbeitergesetzgebung der australischen Kolonien, über welche eine umfangreiche Literatur vorliegt. Neben vielerlei Aufsätzen in den englischen Zeitschriften nennen wir hier die folgenden Schriften und Abhandlungen: Charles Dilke, Problems of Greater Britain. London 1889. 2 volumes. John Rae, Eight Hours for Work. Chap. 7. London 1894. Royal Commission on Labour, Foreign Reports. Vol. II. London 1892. Sidney Webb and Harold Cox, The eight hours day. London 1891. Stephan Bauer, Arbeiterfragen und Lohnpolitik in Australasien. Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. 1891. Bd. 57, 641—706. Benno Karpeles, Die Fabrikgesetzgebung in Victoria. Archiv für sociale Gesetzgebung und Statistik. Bd. 10, 583 ff. E. Schwiedland, Eine vorgeschrittene Fabrikgesetzgebung: Die Fabrikgesetze der Kolonie Neu-Seeland vom 18. Oktober 1894 und 12. Oktober 1896. Wien 1897. G. Ruhland, Der achtstündige Arbeitstag und die Arbeiterschutzgesetzgebung der australischen Kolonien. Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. 1891, 279—371. Morton A. Aldrich, Die Arbeiterbewegung in Australien und Neu-Seeland. Halle 1897. Derselbe, Die Arbeiterbewegung in Australien und Neu-Seeland. Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. 1898. Bd. 70, 129—194.

**) Problems of Greater Britain. London 1889. Cf. Edinburgh Review. April 1890, p. 575.

Hinsichtlich der Anlässe der Staatsbahnsysteme von Australien ist freilich eine Einschränkung zu machen*).

Es fehlt die Fülle des Kapitals und des Verkehrs, welche in England von Anfang an ein spekulatives System von Eisenbahnunternehmungen in Gang bringt, welche die Eisenbahnperiode anknüpft an die Ueberlieferungen der Kanalperiode. Gleichwohl führen die Beispiele des alten England, die Gewohnheiten der englischen Bevölkerung und zumal der Kolonialbevölkerung zu den Anfängen eines Privatbahnsystems. Erst dessen Unzulänglichkeit, die verbreitete Unzufriedenheit mit demselben führt die Betheiligung des Staates herein. Hiebei versucht man es zunächst mit Zwischenbildungen: Landschenkungen, Zinsgarantie, Staatsbahnbau bei Verpachtung der Bahnen an private Unternehmer. Stufenweise werden diese Versuche gemacht und als unzweckmäßig erkannt. Erst danach geht man zur Staatsbahnverwaltung über. Seit einem Menschenalter hat sich jetzt dieses System in den australischen Kolonien entwickelt und wir erhalten für 1895/96 folgenden statistischen Umriß**):

1. Kolonie Neusüdwales, 2531 engl. Meilen Staatsbahnen (30. Juni 1896) von der normalen englischen Spurweite (4′ 8½″) mit einem Anlagekapital von 36852194 £ und einer durchschnittlichen Rente von 3,44 Procent.

2. Kolonie Victoria, 3122 Meilen Staatsbahnen (30. Juni 1896) mit 5′ 3″ Spurweite. Das Anlagekapital betrug 38108151 £ und verzinste sich zu 2,24 Procent (im Vorjahre zu 2,74 Procent).

3. Kolonie Queensland, 2386 Meilen Staatsbahnen mit 3′ 6″ Spurweite (30. Juni 1896). Das Kapital 18884152 £ verzinste sich zu 2,63 Procent.

4. Kolonie Südaustralien hatte (30. Juni 1896) 1722 Meilen Staatsbahnen (davon 1229 Meilen schmalspurige, 3′ 6″). Das Anlagekapital von 12583443 £ verzinste sich zu 3,21 Procent.

5. Kolonie Tasmania hatte (31. December 1895) 420 Meilen Staatsbahnen und 55 Meilen Privatbahnen; alle mit schmaler Spur. Die Baukosten der Staatsbahnen waren 3521956 £ und verzinsten sich zu 0,83 Procent.

6. Kolonie Neuseeland hatte (31. März 1896) 2014 Meilen Staatsbahnen. Die Baukosten waren 15425532 £ und verzinsten sich

*) M. Kandt, Ueber die Entwicklung der australischen Eisenbahnpolitik. Berlin 1894.

**) Archiv für Eisenbahnwesen. 1897, 1184 ff.

zu 2,8 Procent. Daneben gab es 180 Meilen Privatbahnen. Die Spurweite die übliche schmale Spur von 3′ 6″.

7. Kolonie Westaustralien (30. Juni 1895) mit 550 Meilen Staatsbahnen, einem Anlagekapital von 2092372 £, dessen Rente 5,44 Procent betrug.

II. Der Staat und die Eisenbahnen in Deutschland.

§ 595. Da wir bei diesem Gegenstande, wie bei anderen, uns darauf beschränken, an der historischen Entwicklung und Gesetzgebung der für uns vorzugsweise wichtigen Staaten dasjenige darzulegen, worauf es uns ankommt, haben wir aus wissenschaftlichem Standpunkte zu begrüßen (was wir aus praktisch-politischem Standpunkte zu beklagen haben), daß in der öffentlich-rechtlichen Gestaltung des deutschen Eisenbahnwesens sich in ähnlicher Weise eine Mannigfaltigkeit der Erfahrungen aufthut, die dem über den Erdkreis sich streckenden Versuchsfelde des britischen Reiches sich zweckmäßig an die Seite stellt.

Im britischen Reiche entspringt die Mannigfaltigkeit der Formen seiner mächtigen Entwicklung; in Deutschland vielmehr dem Gegentheil. Für die wissenschaftliche Beobachtung ist beides von gleichem Werth. Denn für sie kommt es nur darauf an, daß eine Reihe neuer Elemente in den Kreis der thatsächlichen Zusammenhänge eintrete, um das Material der Erfahrungen zu bereichern.

Die Verschiedenartigkeit der staatlichen Verhältnisse ist aber für unseren Zweck von besonderer Bedeutung, weil nicht aus abstrakten Erwägungen der Vortheile und Nachtheile des einen oder des anderen Systems, sondern aus den *gegebenen staats- und verwaltungsrechtlichen* Bedingungen heraus sich die wirkliche *Organisation* der Eisenbahnen in den einzelnen Ländern entwickelt hat.

An dem englischen Staate haben wir das in seiner Weise gezeigt. An dem *deutschen Staatswesen* ist das, bei sonst so großer Verschiedenheit gegen England, gleichfalls zu zeigen.

§ 596. Man hat wohl, sei es früher schon auf Seiten derer, welche für das Staatsbahnsystem in deutschen Landen eintraten, sei es namentlich seit dem Durchdringen des Staatsbahnsystems im deutschen

Reiche, mit Genugthuung darauf hingewiesen, daß die Mehrzahl der mittleren deutschen Staaten — anders als der durch eigenthümliche staatsrechtliche Umstände behinderte preußische Staat — von Anfang an das Staatsbahnsystem eingeführt und daran festgehalten habe.

Indessen in dieser Wahl sind sie ebenso wenig frei gewesen, das als besser erkannte System dem als schlechter erkannten vorzuziehen, wie der preußische oder der englische Staat in der Wahl anderer Systeme. Die gegebenen Umstände sind dafür ausschlaggebend gewesen.

Die politisch-volkswirthschaftliche Atmosphäre Deutschlands in den Jahren, da die Eisenbahnen aufkamen, war vollends nicht dazu angethan, eine solche freie Wahl zwischen den möglichen Systemen zu begünstigen. Es ist mit nichten der Fall, daß in jener Atmosphäre die Staatsregierungen von Hannover, Baden, Württemberg, anknüpfend an die Traditionen des deutschen Staatswesens, die neue Technik ergriffen und zur Aufgabe der Staatsverwaltung machten, wie diese zuvor, wenigstens hie und da, für Chausseen und Wasserstraßen gesorgt hatte.

Hier standen mehrere Hindernisse im Wege. Einmal die Neuheit der Technik selber. In England war der Umschlag der öffentlichen Meinung zu Gunsten der Eisenbahnen mit der Einweihung der Liverpool-Manchester-Bahn erfolgt. In Deutschland hat man noch ein Jahrzehnt später über die Unanwendbarkeit der englischen Eisenbahnen auf die deutschen Verhältnisse philosophirt. Solche Ungläubigkeit gegenüber dem Neuen gedeiht aber vorzugsweise in einer volkswirthschaftlichen Umgebung, welche kaum berührt ist von dem Hauch des neuen Zeitalters, welche allenthalben noch die Spuren jahrhundertelanger Verkümmerung und Krähwinkelei trägt. Es gehörte wenig dazu, die Eisenbahn von Manchester nach Liverpool ins Leben zu rufen. Denn die Fülle des Verkehrs, des Kapitals, des Unternehmungsgeistes war als Frucht langer Vorbereitungen bereit dafür. Wie ein geselliger Verein oder ein Konsumverein aus dem Kreise der Interessenten unter glücklichen Bedingungen im Fluge gelingt, so gelang dieses neue Unternehmen der Bürgerschaft von Liverpool. Und dann die größeren Unternehmungen, die bald darauf folgten.

Wie ganz anders in dem damaligen Deutschland. Für die Staatsregierungen lag also der negative Grund vor, mangels Kapitalreichthums und Unternehmungsgeistes, ihrerseits einzutreten, wenn ein Eisenbahnsystem in Deutschland zu Stande kommen sollte. Sie wären damit nur in die Lücke getreten für dasjenige, was vielleicht angesichts der Erfolge des englischen Beispiels zunächst als das wünschenswerthere erschien.

Indessen selbst zu dieser reducirten Situation fehlten anfänglich die Voraussetzungen. Die Umgebung, in der die volkswirthschaftlichen Bedingungen fehlten, war auch diejenige, in welcher die politischen Bedingungen verkümmert waren. Die deutschen Staatsregierungen haben lange gezögert, die Eisenbahnen in die Hand zu nehmen, hoffend, die privaten Unternehmerschaften würden ihnen diese Last abnehmen. Und auch die eingeschränkte Form der staatlichen Theilnahme, welche dem preußischen Staate aus rechtlichen Gründen zulässig erschien, ist verhältnißmäßig spät angewendet worden, weil ein klarer und prompter Entschluß der Regierung fehlte.

Allein zuletzt mag man zur Rechtfertigung solcher Unentschlossenheit sagen können, was man für die Vorenthaltung freier Verfassungsformen gesagt hat — es seien eben die realen Bedingungen in Deutschland solche gewesen, daß die Verzögerung dem Tempo der wirklichen Entwicklung entsprach und nichts versäumt worden ist.

§ 597. Im März 1825 ist es der hochverdiente Industrielle Fritz Harkort, welcher auf die englischen Eisenbahnen hinweist und ihre Nachahmung empfiehlt; die Zeitschrift „Hermann" (Nr. 26 vom 30. März 1825) enthält einen Artikel von seiner Hand über die „Eisenbahnen (Railroads)", welcher über die englischen Projekte berichtet. Die Eisenbahnen werden manche Revolution in der Handelswelt hervorbringen, heißt es darin, und zum Schlusse „möge auch im Vaterlande bald die Zeit kommen, wo der Triumphwagen des Gewerbefleißes mit rauchenden Kolossen bespannt ist und dem Gemeinsinne die Wege bahnt". Im Sommer 1826 wurde in Elberfeld eine kleine Probebahn aufgestellt. Die Folge war das Projekt einer Kohleneisenbahn von Heisingen an der Ruhr nach dem Wupperthal. Aber es erhob sich alsbald Widerspruch, weil die Kohlenfuhrleute durch Eisenbahnen zu sehr geschädigt werden würden, weil ein Ausfall an Chausseegeld eintreten würde ꝛc. Mehrere vermeintlich gefährdete Kohlengrubenbesitzer remonstrirten bei der Staatsregierung gegen dieses schädliche Unternehmen, noch ehe das Gesuch um Konzession eingereicht war. Dieses wurde dann in der That abschlägig beschieden (31. Oktober 1826). Dann folgte 1827 Harkort's Denkschrift über die Vortheile der Eisenbahnanlage für den Freih. v. Stein, welcher sich der Sache warm annahm.

Um dieselbe Zeit ist die Denkschrift des Regierungsraths Krüger in Minden verfaßt, behufs einer Eisenbahn von der Weser zum Rheine, die Preußen von Holland unabhängig und Bremen zum Hauptseehafen

für Rheinland-Westphalen machen sollte. Sie wurde dem Finanzminister v. Motz vorgelegt, der zuvor bereits die Entsendung von zwei jungen Technikern (1826/27) nach England veranlaßt hatte, auch durch eine Reise von Schinkel und Beuth nach England (1826) auf die Eisenbahnen aufmerksam geworden war. In dem Hauptverwaltungsbericht für die Jahre 1825—1827 vom 30. Mai 1828 an den König empfiehlt Motz den Bau einer Eisenbahn von Minden nach Lippstadt, um „eine ganz neue Richtung für den Verkehr von Bremen nach dem westlichen und südlichen Deutschland innerhalb der eigenen Grenzen der preußischen Staaten hervorzurufen".

Jetzt entstanden mehrere Projekte. Der erste wirkliche Erfolg war die auf Harkort's Veranlassung 1828 gebildete Aktiengesellschaft Steele-Vohwinkel für Pferdebahnbetrieb, die 1830 vollendet wurde und 1831 von dem damaligen Generalgouverneur der Rheinlande, Prinz Wilhelm, den Namen erhielt. Die Eröffnung der Liverpool-Manchester-Bahn gab neuen Antrieb. Beim Zusammentritt des 3. westphälischen Landtages (December 1830) reichte Harkort einen ausführlichen Antrag auf Verbindung der Weser mit der Lippe ein, als ständisches Unternehmen mit staatlicher Unterstützung oder auch als rein staatliches Unternehmen. Der Landtag sprach sich dafür aus und ernannte eine Deputation zur Ausführung des Planes. Der Landtagsabschied der Regierung erfolgte erst am 22. Juli 1832 und versprach Vorarbeiten für den Fall, daß „eine Aktiengesellschaft den Bau auf Privatkosten übernehme, wozu der Staat durch Uebernahme von Aktien eine angemessene Beihülfe gewähren würde". Mehr könnte nicht zugesagt werden, „da das jetzige Kommunikationsbedürfniß durch die vorhandene Chaussee gesichert sei, die künftige kommerzielle Wichtigkeit der Anlage auf unsicheren Voraussetzungen beruhe ꝛc." Durch die Schrift „Die Eisenbahn von Minden nach Köln" (März 1833) suchte Harkort auf den Gemeinsinn der Privaten zu wirken, aber mit geringem Erfolge. Für die Theilstrecke Kemnade-Elberfeld gelang es, die Minister des Innern und der Finanzen zu interessiren, welche Staatsbau auf Grund einer Staatsanleihe im Ministerrathe befürworteten, aber hier von der Mehrheit überstimmt wurden, welche auf die kgl. Verordnung vom 17. Januar 1820 hinwies, wonach Staatsanleihen nur „zur Förderung des allgemeinen Besten" aufgenommen werden dürften.

Da der westphälische Landtag auch in seiner Session 1833/34 die Eisenbahnverbindung von der Weser zum Rheine betrieb, erwirkte er einen günstigeren, aber zunächst nur in allgemeinen Zusagen sich haltenden Landtagsabschied (30. December 1834). Erst das Jahr 1835 brachte Erfolge. Fast gleichzeitig, da im Mai 1835 für die Leipzig-Dresdener

Bahn das Aktienkapital gezeichnet war, traten am 19. Juni 1835 in Elberfeld 43 angesehene Männer zusammen, die sich zur Uebernahme von Aktien für die Bahnstrecken Elberfeld-Düsseldorf und Elberfeld-Witten „als Sektion der Rhein-Weser-Bahn" verpflichteten. Die erstere Strecke wurde, nachdem Stephenson sie begutachtet hatte, alsbald in Angriff genommen, die Theilstrecke bis Erkrath am 20. December 1838, die ganze Bahn am 3. September 1841 eröffnet. Die Strecke Elberfeld-Witten kam nicht zu Stande Erst einer späteren, der 1843 gegründeten Köln-Mindener Gesellschaft, bei welcher der Staat ein Siebentel der Aktien zeichnete, gelang die Durchführung des ganzen Planes, von dem jene Linie einen Theil bilden sollte, aber nunmehr über Hamm-Dortmund-Duisburg-Düsseldorf nach Köln (1845—1847 vollendet).

§ 598. Der erste handgreifliche Erfolg des deutschen Eisenbahnwesens fällt ebenfalls in das Jahr 1835. Am 7. December 1835 wurde die erste deutsche Eisenbahn mit Dampfbetrieb zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet. Nachdem dort seit 1814 (durch den Techniker J. v. Baader) eine Pferdebahnverbindung angeregt worden, war es im Jahre 1832 ein Bürger Nürnbergs, Joh. Scharrer, der (durch preußische Techniker veranlaßt) in der Bürgerschaft der beiden betheiligten Städte den Plan zur Durchführung brachte.

Die vorhin erwähnte Begründung der Leipzig-Dresdener Bahn ist das Werk desjenigen Mannes, welchem einer der ersten Plätze in der Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens gebührt — Friedrich List's. Von den Vereinigten Staaten zurückgekehrt, hatte er die dort gewonnenen Eindrücke mit prophetischer Begeisterung in Deutschland mitgetheilt und agitatorisch verbreitet. Zunächst stieß er auf Unglauben der entscheidenden Kreise, bis seine Niederlassung in Leipzig und seine Schrift (1833) „über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemein deutschen Eisenbahnsystems, insbesondere über die Anlage einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden" den Grund zu der Bahn Leipzig-Dresden legte, indem eine Reihe angesehener Leipziger Bürger dafür gewonnen wurde. Mit denen vereint brachte List es dahin, daß am 14. Mai 1835 mit einem Schlage das ganze Aktienkapital von 2 Millionen Thalern gezeichnet wurde. Die Eröffnung der Bahn erfolgte am 7. April 1839. List hatte sie bereits in seinem Prospekt als „großes Nationalunternehmen" bezeichnet, das sich als „Anfang und Mittelpunkt eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems" empfehle.

Der Einfluß dieses Erfolges übertrug sich nach Magdeburg. An

jenem Tage der glänzenden Aktienzeichnung, 14. Mai 1835, reichte der Oberbürgermeister Francke in Magdeburg sein Gesuch um Zulassung der Bahn Magdeburg-Leipzig bei der Staatsregierung ein. Zugleich trat List in Berlin auf und bewarb sich am 21. Mai 1835 durch zwei Immediatvorstellungen um die Konzession für eine Eisenbahn von Hamburg nach Berlin, Magdeburg und Leipzig. Er theilte darin mit, daß er bereits Schritte gethan habe (in Verbindung mit Cotta in Stuttgart), um eine Konzession von Basel nach Mannheim zu erhalten. Indessen List's Bewerbung, obwohl er sich eine Reihe angesehener Bankhäuser zugesellt, scheiterte. Am 14. Februar 1836 wurde durch kgl. Kabinetsordre an Francke und Konsorten die Konzession ertheilt. Am 13. August 1836 wurde das Aktienkapital, 2,3 Millionen Thaler, mehr als doppelt (5 Millionen) gezeichnet; am 13. November 1837 wurde das kgl. Statut für die Bahn verliehen. Am 18. August 1840 war die ganze Strecke vollendet. Schon für das Jahr 1840 gelangte eine Dividende von 4 Procent zur Vertheilung, die für 1841 auf 5, für 1842 auf 7, für 1843 und folgende Jahre auf 10 Procent stieg.

Im Frühjahr 1837 beauftragte die preußische Regierung eine Kommission von höheren Beamten mit der Vorbereitung eines Gesetzes über die Eisenbahnen. Am 3. November 1838 wurde ein solches Gesetz erlassen und gilt heute noch als Grundlage der preußischen Eisenbahngesetzgebung. Das Gesetz ist nur auf Aktienunternehmungen berechnet, vorbehaltlich öffentlicher Beihülfe im Einzelnen. Bis zum November 1842 waren auf diese Weise zehn Bahnen entweder vollendet oder in ihrer Ausführung sichergestellt. Es waren dies die Berlin-Potsdamer (30. Oktober 1839), die Düsseldorf-Elberfelder (3. September 1841), die Berlin-Anhalt-Köthener (10. September 1841), Magdeburg-Leipziger (18. August 1840), Rheinische (15. Oktober 1843); die Berlin-Stettiner (konzess. 12. Oktober 1840), Berlin-Frankfurter (konzess. 15. Mai 1841), Magdeburg-Halberstädter (konzess. 14. Januar 1842), Bonn-Köln (konzess. 11. Februar 1841), Oberschlesische Eisenbahn (konzess. 2. August 1841). Bei der Berlin-Anhalter und Berlin-Stettiner leistete der Staat Hülfe durch Aktienzeichnung oder Zinsgarantie. Eingreifender betheiligte sich der Staat seit 1842, indem er ein Netz nothwendiger Linien von zusammen 220 Meilen plante und gestützt auf seine günstige Finanzlage dessen Bau durch Zinsgarantie beförderte (Rhein-Weser, Thüringer Bahn, Ostbahn, Frankfurt-Breslau, Fortsetzung der Oberschlesischen Eisenbahn, Posen-Preußen-Schlesien).

§ 599. In anderen deutschen Staaten geht es noch langsamer, sei es, daß die treibende Kraft des industriellen Geistes fehlte, sei es, daß der Charakter der Bevölkerung und der Regierung verzögernd wirkte. So im Königreich Hannover. Seit 1834/35 setzte hier die Regierung Kommissionen nieder, damit diese die an sie herantretenden privaten Anregungen begutachteten. Als die anfängliche Ansicht von der Schädlichkeit der Eisenbahnen überwunden war, wollten doch Regierung und zumal die Stände nur Vorbereitungen treffen, um den Bau der Hauptlinien an private Unternehmungen zu überlassen, ohne daß solche sich meldeten. Endlich, 27. Juni 1841, trat die Regierung mit dem Entschluß vor die Stände unter dem Drucke der Nothwendigkeit, auf Staatskosten Verbindungslinien von Osten nach Westen zu bauen, damit nicht durch die Bahnen der Nachbarländer das Land Hannover brach gelegt werde. Im Januar 1842 sprachen sich die Stände zustimmend aus. Bis Ende 1847 wurden die damals beschlossenen Linien (zusammen 47 Meilen) erbaut*).

Im Großherzogthum Baden wurde 5 Jahre lang die Frage der Anlegung einer Eisenbahn besprochen. Da trat die Aktiengesellschaft zum Bau der Eisenbahn von Straßburg nach Basel auf, und es wurde die Verlängerung der französischen Bahn bis an die rheinbayrische Grenze in Berathung genommen; als nun aber eine bayrische Verordnung zur Bildung einer Aktiengesellschaft für eine Bahn von der Rheinschanze bis an die französische Grenze bei Lauterburg aufforderte, da erfolgte gleichzeitig mit diesem drohenden Ereigniß im Jahre 1838 die Einberufung eines außerordentlichen Landtages in Baden. Auf Grund umfassender Vorarbeiten, an deren Spitze Friedrich Nebenius stand (Bericht des Komitees für Eisenbahnen im Großherzogthum Baden an den großherzoglichen Minister des Innern, 1837, von Fr. N.), war ein Projekt für die das Land durchziehenden Eisenbahnen hergestellt, welches nach dem Antrage der Regierung auf Staatskosten ausgeführt werden sollte und die Genehmigung der Kammern erhielt. Im Mai 1843 wurde die Strecke Heidelberg-Karlsruhe eröffnet. Die Main-Neckar-Bahn sammt der Mannheim-Friedrichsfelder Seitenbahn wurde am 1. August 1846 eröffnet; in derselben Zeit Mannheim-Freiburg und weiter bis Basel**).

In Württemberg erstattete die im Jahre 1830 niedergesetzte kgl. Kommission im Jahre 1834 ihr Gutachten zu Gunsten einer Eisenbahn

*) Ueber Näheres vgl. W. Lehzen, Hannovers Staatshaushalt. Erster Theil. 1853, S. 259–307.

**) F. A. Regenauer, Der Staatshaushalt des Großherzogthums Baden, ein Handbuch der badischen Staatsfinanzverwaltung. Karlsruhe 1863, §§ 411–412.

behufs Verbindung des Neckars mit der Donau und dem Bodensee. Zu den Etat für 1836—1839 stellte die Regierung „als vorläufigen Fonds zur Förderung und Unterstützung der Eisenbahnunternehmungen" die Summe von 100000 Gulden ein. Die Regierung enthielt sich einer sonstigen Aeußerung, und die Finanzkommission der Abgeordnetenkammer sagte in ihrem Berichte darüber, daß „sich kaum schon werde bestimmen lassen, worin die Förderung und Unterstützung der Eisenbahnunternehmungen durch den Staat bestehen soll". Es hatten sich in Stuttgart und Ulm Gesellschaften zum Bau von Eisenbahnen gebildet, sich zu einer einzigen verbunden, dann aber (1838) aufgelöst, weil die erforderlichen Baukosten weit über die ursprünglichen Voranschläge hinausgingen. Am 22. Februar 1839 erstattete die Regierung den Kammern Bericht über die Vorarbeiten. Hier scheute man sich aber vor den großen Baukosten. Bezeichnend ist das Projekt des württembergischen Ingenieurs Karl Etzel, welcher, (1839) vom Bau der Paris-Versailler Bahn eben zurückgekehrt, wegen der zu hohen Kosten einer Dampfbahn für Württemberg Pferdebahnen empfahl.

Darüber vergingen mehrere Jahre. Am 25. Februar 1842 drückten in einer gemeinsamen Adresse die beiden Kammern der Regierung das Bedürfniß aus, daß man sich endlich für oder gegen den Bau von Eisenbahnen in Württemberg aussprechen müsse. Darauf legte die Regierung einen Gesetzentwurf vor, welcher für die Finanzperiode 1842—1845 die Summe von 3 Millionen Gulden verlangte. Mit 58 gegen 26 Stimmen bewilligte die Kammer der Abgeordneten 1843 diese Summe, bald darauf die Kammer der Standesherren. Das Gesetz vom 18. April 1843 bestimmte, daß auf Staatskosten die Haupteisenbahnen erbaut werden, die Zweigeisenbahnen dagegen an private Unternehmungen mit staatlicher Zinsgarantie überlassen werden sollten.

Jedoch immer noch scheute man die Kosten und die daraus erwachsende Schuldenlast für den Staat; so schloß im Jahre 1844 die Regierung einen Vertrag mit dem Berliner Bankhause F. Mart. Magnus, demzufolge dieses den Bau und Betrieb der württembergischen Eisenbahnen übernehmen sollte. Zu dem erforderlichen Aktienkapital von 42 Millionen Gulden sollte der Staat ein Viertel aufbringen, das an der Rente nur in zweiter Linie theilzunehmen hätte. Doch versagte der König Wilhelm seine Zustimmung, um am Staatsbahnbau festzuhalten.

Die Vorarbeiten der Regierung für ein Staatsbahnnetz fanden ihren Abschluß in der Vorlage an den Landtag vom 15. Februar 1845, die am 2. August 1845 angenommen wurde. Erst am 29. Juni 1850 wurde die (251 km lange) Eisenbahn Heilbronn-Stuttgart-Ulm-Bodensee

eröffnet. Auch die Zweigbahnen (Gesetz vom 17. November 1858) wurden dann vom Staate gebaut und betrieben, bis auf einzelne kleine Ausnahmen.

§ 600. In Bayern war die erste Eisenbahn auf deutschem Boden gebaut worden, die kleine Bahn von Nürnberg nach Fürth (6 km). Wie diese erste, wurde auch die folgende (von München nach Augsburg, 37 km) durch eine Aktiengesellschaft 1837—1840 erbaut*). Sie wurde 1844 vom Staate erworben und in staatlichen Betrieb genommen. Dann hielt man ein Jahrzehnt lang in Bayern rechts des Rheins am Staatsbahnprincip fest. Jedoch bereits 1856 wieder erscheint ein Aktienunternehmen (Bayerische Ostbahnen), welches 1875 in das Staatseigenthum übergeht.

Entscheidend für den Uebergang zum Staatsbahnsystem im Jahre 1844 war der Mangel ausreichenden Unternehmungsgeistes für Aktienbahnen. Das Schwanken der bayerischen Staatsregierung zeigt sich weiterhin in der Rückkehr zur Aktienunternehmung in dem Jahre, da der spekulative Aufschwung sich auch auf diesem Gebiete geltend macht.

Im Königreich Sachsen ist es abermals ein Aktienunternehmen, welches Bahn bricht. Wie in Bayern eine kleine Lokalbahn, so hier die erste große Eisenbahn in Deutschland, an welche sich der Name von Friedrich List knüpft, die Bahn von Leipzig nach Dresden, welche 1839 fertig wurde. — Es folgten mehrere Privatbahnunternehmungen, welche indessen erst dadurch zu Stande kamen, daß die sächsische Regierung sich zur Gewährung zahlreicher und werthvoller Vergünstigungen entschloß**). Und bald zeigte sich, daß trotzdem der private Unternehmungsgeist das Eisenbahnnetz nicht so schnell und so vollständig herzustellen vermochte, als die Bedürfnisse des Verkehrs es erforderten.

Daher genehmigte der Landtag des Jahres 1845/46 den Bau einer Staatseisenbahn, der Dresden-Bodenbacher Linie. Darauf herrschte ein Menschenalter lang in Sachsen das gemischte System von Staats-

*) R. Lutz, Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheins, bearbeitet mit Benutzung amtlicher Quellen. München und Leipzig 1883.

**) Geschichte der königl. sächsischen Staatsbahnen. Denkschrift zur Feier der 800jährigen Herrschaft des Hauses Wettin in den sächsischen Landen. Im Auftrage des königl. Finanzministeriums herausgegeben von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen. Dresden 1889.

bahnen und Privatbahnen, bis 1876 mit dem Ankauf der Leipzig-Dresdener Bahn für den Staat das reine Staatsbahnsystem eingeführt wurde.

§ 601. Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Preußen, welches wir jetzt näher ins Auge fassen, bietet — in einem anderen Sinne freilich als das Eisenbahnwesen des Britischen Reiches — für sich selber ein Versuchsfeld dar, auf welchem nach einander und neben einander die verschiedensten Organisationsformen gewechselt haben.

Bis zu dem Zeitpunkte hin, an den die oben dargestellten Anfänge gelangt sind, beobachten wir eine Mannigfaltigkeit hemmender Momente, die ungefähr das Gleiche widerspiegeln, was in den anderen deutschen Staaten und außerhalb Deutschlands ebenfalls zu beobachten ist. Seit den ersten Jahren der Regierungsperiode Friedrich Wilhelms IV. dagegen will, wie so manches Neue, das Eisenbahnwesen in Preußen in den Vordergrund rücken. Jetzt aber kommt der Konflikt mit einem eigenthümlichen Hinderniß des preußischen Staatsrechts zum Bewußtsein*).

Bei der Ordnung der Staatsfinanzen nach den Befreiungskriegen hatte die Verordnung vom 17. Januar 1820, betreffend die künftige Behandlung des gesammten Staatsschuldenwesens, welche die Höhe der Staatsschulden auf 180 Millionen Thaler festsetzte, in § II erklärt: „Sollte der Staat künftighin zu seiner Erhaltung oder zur Förderung des allgemeinen Besten in die Nothwendigkeit kommen, zur Aufnahme eines neuen Darlehens zu schreiten, so kann solches nur mit Zustimmung und unter Mitwirkung der künftigen reichsständischen Versammlung geschehen."

Weil nun für den Bau von Staatseisenbahnen Anleihen unvermeidlich waren, seit der Regierungszeit Friedrich Wilhelms IV. aber die Fragen einer ständischen Vertretung immer mehr in den Mittelpunkt der öffentlichen Interessen traten, so wurde die Eisenbahnfrage mit der Verfassungsfrage verquickt.

Wohl hatten sich unter der voraufgehenden Regierung zweifelhafte Auskunftswege gefunden, die Zusage der Verordnung von 1820 zu umgehen, indem man für den Bau von Staatschausseen Anleihen bei der Seehandlungs-Societät machte, die ihrerseits Obligationen ausgab.

*) Die Verhandlungen der Vereinigten ständischen Ausschüsse über die Eisenbahnfrage in Preußen im Jahre 1842. Archiv für Eisenbahnwesen. 1881, 1—21. Vgl. Fleck, Studien zur Geschichte des preußischen Eisenbahnwesens. Archiv f. E. 1897, 889 ff.

Indessen selbst bei der Geneigtheit, auf diesem bedenklichen Wege fortzufahren, fehlte die Möglichkeit, die so viel größeren Kapitalien für den Eisenbahnbau aufzubringen, ohne den Staatskredit selber einzusetzen.

So sehen wir unter den Gegenständen, welche bei den ständischen Reformversuchen der Staatsregierung als Material der Thätigkeit für die Ständischen Ausschüsse von 1842, für den Vereinigten Landtag von 1847, für die Kammern von 1849 dienen, die Eisenbahnfrage auf der Tagesordnung, und zwar ihre Behandlung unter dem Einflusse der jeweiligen Phase der Verfassungsreform.

§ 602. Das preußische Gesetz vom 3. November 1838 hatte sich an das englische Vorbild auch darin angelehnt, daß es von einer Betheiligung des Staates an den Eisenbahnunternehmungen absah, diese vielmehr Aktiengesellschaften überließ. In den Jahren 1838—1842 waren auf diese Weise 587 km gebaut worden, meist kürzere Linien (die längste darunter die Berlin-Anhaltische Bahn mit 153 km), die sich die ergiebigsten Stücke des ganzen Verkehrsnetzes ausgesucht hatten. Weiter reichte der private Unternehmungsgeist nicht. Zumal die größeren Strecken und vollends die Verbindungen Berlins mit dem Osten fanden keine Bewerber.

Die am 18. Oktober 1842 in Berlin zusammengetretenen Vereinigten ständischen Ausschüsse (Erwählte der Provinziallandtage aus der gesammten Monarchie) sollten über drei Gegenstände sich gutachtlich äußern: über einen Steuererlaß, über die Beförderung einer umfassenden Eisenbahnverbindung zwischen den Provinzen der Monarchie unter Beihülfe aus Staatsmitteln, endlich über einen Gesetzentwurf betreffend Benutzung der Privatflüsse. Auf die Anregung der Regierung an die Provinziallandtage im Jahre 1841, sich über die Verwendung eines jährlichen Einnahmenüberschusses von 2 Millionen Thalern zu äußern, hatten diese vorwiegend für den Erlaß an der Salzsteuer (Herabsetzung des Salzmonopolpreises) sich ausgesprochen. Ein anderer Vorschlag war dahin gegangen, diese Summe zur Vermehrung der öffentlichen Verkehrsmittel, namentlich zu größeren Eisenbahnverbindungen, zu verwenden. Jetzt legte die Regierung eine Denkschrift vor, die Unterstützung in Form einer Zinsgarantie von höchstens $3\frac{1}{2}$ Procent für Eisenbahnen zu gewähren. Hiezu faßte sie fünf Linien ins Auge (220 Meilen), Minden-Köln, Halle-Frankfurt a. M., Berlin-Königsberg, Frankfurt a. d. O.-Breslau, Posen-Bromberg-Schlesien, mit einem Kostenaufwande von

¼ Million Thaler für die Meile (55 Millionen Thaler zu 3½ Procent = 1 925 000 Thaler).

Ueber dieses Projekt, zusammen mit der Rücksicht auf die thatsächlich zugestandene Herabsetzung des Salzpreises, sollten die Ausschüsse sich äußern. Die Regierung wies auf die militärischen, politischen, kommerciellen Vortheile des geplanten Eisenbahnnetzes hin. Die große Mehrheit (90 gegen 8) stimmte ihr zu. Die Zinsgarantie wurde an Stelle des Staatsbahnsystems seitens der Regierung empfohlen mit Gründen, unter denen der Hauptgrund vorsichtig unerwähnt blieb. Es fällt auf, daß theilweise dazu dieselben Worte gebraucht werden, wie in denselben Jahren im englischen Parlament: es sei nun einmal eine Reihe von wichtigen Linien an Aktiengesellschaften vergeben; man dürfe den Associationsgeist nicht unterdrücken, vielmehr solle man sich der Kraft bedienen, die in der Mitwirkung der in ihrem eigenen Interesse handelnden Aktionäre liege u. dgl. m.

Aber der Staatsbahnbau wird in den Ausschüssen so warm und von so Vielen empfohlen, daß der Minister (v. Bodelschwingh) energisch seine Aussichtslosigkeit betonen muß, was gleichwohl den Gang der Debatten nicht stört. Es ist namentlich von der Heydt (der spätere Handelsminister und Finanzminister), welcher erklärt: „Nur wenn der Staat selbst den Bau der Eisenbahnen übernehme, könne er dies nationale Unternehmen in seinen Händen behalten; nur durch eine derartige Centralisirung aller Kräfte könnten die Erfolge erreicht werden, welche in militärischer und politischer Hinsicht sowohl wie im Hinblick auf die kommerciellen und industriellen Interessen davon erwartet würden." Eine Abstimmung (mit der Klausel der bereits in abweichender Richtung getroffenen Entscheidung der Regierung) ergab etwa die Hälfte der Stimmen zu Gunsten des Staatsbaues.

Das positive Ergebniß war die königliche Kabinetsordre vom 22. November 1842, welche im Sinne der Vorlage und der Beschlüsse der Vereinigten ständischen Ausschüsse die geplanten Eisenbahnverbindungen und die staatliche Zinsgarantie dafür anordnete.

§ 603. Als man im Beginn des Jahres 1847 den Vereinigten Landtag versammelte, legte man ihm eine Denkschrift vor über die Ausführung des Eisenbahnnetzes. Seit dem Jahre 1843 waren die damals geplanten Eisenbahnen in Angriff genommen, der Staat hatte sie theils durch Zinsgarantie, theils durch Aktienzeichnung unterstützt. Außerdem waren in gleicher Weise die Bahnen von Elberfeld nach Dortmund

und die Rheinische Bahn von Köln über Aachen nach der belgischen Grenze zu Stande gekommen. Die Finanzmittel für diese Zwecke hatte der Staat aus den Steuerüberschüssen entnehmen können. Obenein erwiesen sich die Bahnen, welche die Staatsunterstützung erhielten, viel einträglicher, als die Privatunternehmungen erwartet hatten. Die finanzielle Mitleidenschaft des Staats zeigte sich bis dahin nur in der Kapitalbetheiligung, nicht in dem Einstehen für Zinsausfälle.

Indessen die eine große Eisenbahnverbindung, welche der Staat nicht entbehren konnte, die Verbindung der Hauptstadt mit der Ostgrenze (die Ostbahn), fand trotz aller Anerbietungen reichlicher Staatsunterstützung keinen privaten Unternehmer. Dieses ist nun der Punkt, an dem abermals das Ineinanderspringen der Eisenbahnfrage und der Verfassungsfrage in Preußen sich ereignet. Der Vereinigte Landtag von 1847 ist eine neue Abschlagszahlung des vormärzlichen Königthums auf die versprochene „reichsständische Versammlung". Dieses Mal erscheint sie der Regierung groß genug, um für voll zu gelten, um eine Staatsanleihe mit ihrer Genehmigung zu kontrahiren. Hiemit ist auch der Augenblick gekommen, wo eine Staatsbahn gebaut werden kann, und als solche Staatsbahn empfiehlt die Regierung die zu bauende Ostbahn.

Das verfassungsrechtliche Mißlingen des Vereinigten Landtags bedeutet auch das Scheitern der Staatsbahnvorlage. Erst die Umgestaltung der Verfassung durch die Ereignisse des Jahres 1848 schafft den so lange vermißten staatsrechtlichen Boden. Und bereits das Ministerium*) Auerswald-Hansemann-Milde (25. Juni bis Mitte September 1848) legte eine Denkschrift vor „für den allmäligen Uebergang der Eisenbahnen in das Eigenthum des Staates, den Ausbau bereits begonnener Bahnen, sowie die Ausführung der zur Vervollständigung des preußischen Eisenbahnnetzes noch herzustellenden Eisenbahnen".

Der damalige Finanzminister Hansemann war in den Anfängen der Eisenbahnen durch seine Schrift „Die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältniß zum Staat" (1837) für das Staatsbahnsystem eingetreten.

Das bis 1848 in den preußischen Eisenbahnen angelegte Privatkapital wird auf 100 Millionen Thaler in der Denkschrift geschätzt, der Marktwerth auf nur 80 Millionen Thaler. Da der Erwerb und Ausbau allmälig erfolgen soll, verlangt man zunächst nur 50 Millionen Thaler.

---

*) Vgl. Die preußische Eisenbahnpolitik des Jahres 1848. Archiv für Eisenbahnwesen. 1880, 141 ff.

Zu dem vollständigen Eisenbahnnetze gehört — nach den Darlegungen der Denkschrift — auch eine „Berliner Stadtbahn", welche eine immer fühlbarer werdende Lücke im preußischen Eisenbahnnetz ausfüllen werde, da sie die verschiedenen in Berlin mündenden Eisenbahnen unter einander und mit den Wasserstraßen in eine unmittelbare Schienenverbindung bringen solle. Sie soll sich zunächst mit Pferdebetrieb begnügen.

Im August 1848 war diese Denkschrift für die preußische Nationalversammlung vorbereitet. Im September trat das Ministerium, welches sie entworfen hatte, zurück.

Anfang December 1848 trat von der Heydt als Handelsminister in die Regierung ein. Er knüpfte an die Entwürfe von Hansemann und Milde an, nur daß er die Nothwendigkeit einsah, den Plan einzuschränken. Am 2. Januar 1849 giebt er seine Absicht kund, im Anfang September 1849 gelangt an die Kammern der Gesetzentwurf betreffend den Bau der Ostbahn, der westphälischen und der Saarbrücker Eisenbahn, sowie die Beschaffung der dazu erforderlichen Geldmittel. Am 7. December 1849 wird dieser Entwurf Gesetz.

§ 604. Die Verwaltung des Ministers von der Heydt ist die Vorschule für das preußische Staatsbahnsystem, indem es die Zweckmäßigkeit oder mindestens die Durchführbarkeit desselben an einzelnen wesentlichen Stücken zuerst beweist.

Nicht nur die laut Gesetz vom 7. December 1849 gebauten Staatsbahnen gehören zu diesen Bestandtheilen. Die niederschlesisch-märkische Eisenbahn geht — Kraft des Zinsgarantievertrags — aus dem Aktiengesellschaftsbesitz in den Staatsbesitz über; die oberschlesische und die bergisch-märkische Bahn in Staatsverwaltung.

Daneben ist er es, welcher die Kontrolle der Aktienbahnverwaltungen energisch zu handhaben sucht, welcher durch Gesetz vom 24. Mai 1853 die in dem grundlegenden Gesetze vom 3. November 1838 vorgesehene Eisenbahnsteuer einführt.

Abermals sehen wir in dieser Epoche Verfassungspolitik und Eisenbahnpolitik in Preußen vermengt. Die Jahre der politischen Reaktion, welche dem Revolutionsjahr folgen, in ihrem allgemeinen Sinne eine Betonung der Staatsgewalt, ob auch vielfach in veralteten Formen und Auswüchsen, kommen dem Staatsbahnsystem zu statten. Freilich hatte das „liberale" Ministerium des Sommers 1848 in viel weitergehendem Maaße ein durchgreifendes Staatsbahnsystem beantragt.

Jedoch mit dem Ende der fünfziger Jahre trat eine andere Wendung ein. Die sogenannte „Neue Aera", welche mit der Regentschaft von 1858 anhebt, bringt auch diejenigen „liberalen" Ansichten zur Macht, welche in den Lehren der Volkswirthschaft zunehmenden Erfolg errungen und sich mehr und mehr mit „liberalen" Staatsanschauungen vermischt hatten. War dergleichen im Gefolge der Einflüsse des französischen Revolutionszeitalters und des Adam Smith in Preußen und Deutschland schon zur Zeit der Regeneration des Staatswesens zu Anfang des Jahrhunderts geschehen — so kam jetzt gleichsam eine Wiederbelebung dieser Ansichten im Gefolge der neuen Entwicklungen der englischen Volkswirthschaft und ihrer Apostel. Eine Wiederbelebung zu gesteigerter Lebenskraft.

Es ist die Zeit, da die „Deutsche Freihandelspartei" durch ihre „volkswirthschaftlichen Kongresse", durch die „Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft und Kulturgeschichte", durch ihren Einfluß in Presse und Parlament die Triumphe vorbereitet, die sie bei der Neugestaltung des deutschen Staatswesens erringt. Sie erfüllt einestheils dringende Bedürfnisse der deutschen Volkswirthschaft, indem sie für ihre Einheit endlich dasjenige herbeiführt, was in Frankreich, in England lange zuvor erreicht, in Deutschland nur stückweise durch den Zoll- und Handelsverein vorbereitet war. Sie reicht anderentheils mit dem Radikalismus ihrer Lehrsätze in Gebiete hinüber, deren Wesen sich dagegen sträubt.

Solcher Einfluß und die Verirrung solchen Einflusses zeigt sich u. a. in Artikel 41 der Verfassung des Deutschen Reichs, welcher „die Anlegung von Parallel- oder Konkurrenzbahnen" (treu dem Dogma der freien Konkurrenz) sicher zu stellen sucht, indem er die gesetzlichen Bestimmungen, welche bestehenden Eisenbahnunternehmungen ein Widerspruchsrecht gegen Konkurrenzbahnen einräumen, für das ganze Reich aufhebt.

§ 605. Für das preußische Eisenbahnwesen reicht die „Neue Aera" von 1858—1873.

Neben jener allgemeinen wirthschaftspolitischen Strömung sind für sie folgende Momente von Bedeutung. Einmal sind es die Schwierigkeiten der preußischen Verfassungspolitik, bald darauf die in den Vordergrund tretenden Verwicklungen und Anstrengungen um die Einigung Deutschlands. In dieser Periode ist keine Zeit vorhanden für die Fortbildung des Staatsbahnsystems. Ja es ereignet sich das Seltsame, daß derselbe Mann, welcher durch die Eisenbahnverwaltung der fünfziger

Jahre das Staatsbahnsystem Preußens eingeleitet hat, in einem Augenblick verfassungsrechtlicher und politisch hochgespannter Verlegenheit ein Stück des staatlichen Besitzes an den Eisenbahnen in den Wechslerladen trägt.

Dann aber ist es eben dieselbe Periode, welche mit dem neuen Aufschwunge der deutschen Volkswirthschaft, vollends nach dem deutsch-französischen Kriege, einen großen Bedarf an neuen Eisenbahnverbindungen zu Tage fördert und, Mangels staatlicher Wirksamkeit für seine Befriedigung, dem eben auf die Höhe gestiegenen Spekulationswesen reiche Nahrung zuführt.

Der gestiegene Verkehr auf den vorhandenen Eisenbahnen, die steigenden Dividenden der Aktienbahnen in seinem Gefolge reizen zum Bau neuer Bahnen um so stärker an, als in dieser Epoche auch der kleinste Stachel zu neuen Unternehmungen antreibt. Der damalige preußische Handelsminister (und als solcher damals auch Minister der öffentlichen Arbeiten) erklärt, es komme ihm nur darauf an, daß Eisenbahnen gebaut werden, nicht wer sie baut. Die Folge davon ist, daß die Krisis, in der jene Spekulationsperiode verläuft, mit der Eisenbahnkrisis anfängt und zugleich mit dem Sturze dieses Ministers, der ein Mitglied der alt-konservativen Partei und zugleich ein Manchestermann, hiemit ein Typus damaliger Wirthschaftspolitik ist.

Es war das sich verbreitende Mißtrauen gegen die Aktienbahnunternehmungen, welches zu Anfang des Jahres 1873 die preußische Regierung bewog, die neue Bahn zur Verbindung Berlins mit der westlichen Reichsgrenze als Staatsbahn zu bauen. Die hiefür bestimmte Forderung einer Staatsanleihe von 120 Millionen wurde der Anlaß für die Enthüllungen des Abgeordneten Lasker im Hause der Abgeordneten (Februar 1873) über das Gründungswesen der Eisenbahnen und die Niedersetzung einer Untersuchungskommission, welche ermitteln sollte, theils ob die gesetzlichen Vorschriften geeignet seien, bei Ertheilung von Eisenbahnconcessionen die öffentlichen Zwecke zu sichern und das Publikum gegen Täuschungen zu schützen, theils, welche Aenderungen der Gesetzgebung zur Abstellung der Mißbräuche angezeigt seien.

Das principielle Hauptergebniß dieser Kommission war dieses, daß „volkswirthschaftliche Gründe auf die Vereinigung aller Eisenbahnen in den Händen des Staates als letztes Ziel hinführen". Zugleich erschien es wünschenswerth, dem Reiche die Aufsicht über das Eisenbahnwesen zu übertragen.

§ 606. Schon ehe die Kommission (November 1873) ihren Bericht erstattete, wurde ein Reichsgesetz (27. Juni 1873) auf Anregung des Reichstags erlassen, behufs Aufsicht über die deutschen Eisenbahnen durch ein Reichseisenbahnamt. Indessen schon bei der Entstehung dieses Gesetzes, wie namentlich in der Ausführung desselben durch reichsgesetzliche Befugnisse des Reichseisenbahnamtes, zeigten sich die Schwierigkeiten der Vielstaaterei.

In Preußen waren die Jahre 1873—1875 ein Zwischenstadium der Eisenbahnpolitik — nach den üblen Erfahrungen mit dem Gründungswesen ein temperirtes Wohlwollen für die Privatbahnen mit dem Versuche einer Regulirung derselben durch die Konkurrenz von Staatsbahnen. Auf allen Hauptlinien sollte der Staat die Konkurrenz mit den Privatbahnen aufnehmen. Es war das sogenannte gemischte System. Eine Halbheit, die schnell über sich hinausführte. Bereits gegen das Ende des Jahres 1875 verbreitete sich in den amtlichen Kreisen der Gedanke, ein einheitliches Reichseisenbahnsystem zu schaffen durch Erwerbung aller deutschen Eisenbahnen — Privatbahnen wie Staatsbahnen — für das Reich.

Wie in dem Eisenbahnwesen das Gründungsfieber von 1872 zuerst seine Krisis erlebte, so ist es abermals das Eisenbahnwesen, bei welchem die neue Wirthschaftspolitik im Deutschen Reiche anhebt, ähnlich wie die „alte" Wirthschaftspolitik bald die Charakterzüge eines jungen Staatslebens zeigend, die Züge der Uebertreibung, welche aus vernünftigen Grundsätzen eine Karikatur machen.

Der schnelle Umschwung wäre nicht wohl möglich gewesen, wenn nicht die starke Persönlichkeit an der Spitze des deutschen und preußischen Staatswesens sich dafür eingesetzt hätte. Sie erkannte in dem großen Reformplan das Mittel, die politische, die wirthschaftliche Einheit des neuen Reichs zu erhöhen, die militärische Leistungsfähigkeit (gegenüber den Erfahrungen des deutsch-französischen Krieges) zu vergrößern, die allgemeinen Aufgaben der größten Verkehrsanstalt für Staat und Volkswirthschaft aus allgemeinem Standpunkte zu lösen.

Ein entsprechender Personenwechsel an den Stellen der fachlichen Verwaltung steuert jetzt unmittelbar auf Beseitigung der Privatbahnen los. Am 24. März 1876 gelangt an das preußische Abgeordnetenhaus der Entwurf eines Gesetzes betreffend die Uebertragung der Rechte des Staats an Eisenbahnen auf das Reich. Es ist die Fortbildung des Gesetzes vom 27. Juni 1873, die Frucht der Erfahrung von der Ohnmacht des neuen Reichseisenbahnamtes. Es wird Gesetz am 4. Juni 1876, nach langen Verhandlungen in beiden Häusern des Landtags.

Indessen unter den großen volkswirthschaftlichen Reformentwürfen für das Reich, welche der erste Reichskanzler förderte, giebt es neben den zu ihrem Ziele gelangten (Zolltarifreform, Arbeiterversicherung) eine Mehrzahl von solchen, welche gescheitert sind. Zu ihnen gehört, außer dem Reichstabakmonopol, Reichsspiritusmonopol, der Reichswehrsteuer, dem Postsparkasseninstitut, auch das Reichseisenbahnsystem.

Der Grund des Scheiterns war bei mehreren Entwürfen, jedenfalls bei dem Reichseisenbahnsystem vor allen anderen, der Partikularismus. Es zeigte sich darin, daß zwar gegen das Reichseisenbahnprojekt die ganze alte Garde der „Volkswirthe" ins Feld zog und dadurch dem Partikularismus zu Hülfe kam, den sie einstmals ruhmvoll bekämpft hatte; daß dieselbe Opposition aber machtlos war, als bald darauf die preußische Staatsregierung — was sie in der Begründung zu dem Gesetzentwurf vom 24. März 1876 bereits vorgesehen hatte — sich auf die Konsolidation eines preußischen Staatsbahnsystems zurückzog.

Wie so manches andere, was die gebrochene Einheit des deutschen Staatswesens, gemäß dem nun einmal also gewordenen und also gearteten Zustande seiner Theile, in eine entfernte Zukunft abgerückt hat, ist die Idee des Reichseisenbahnsystems zurückgetreten vor der Wirklichkeit der einzelstaatlichen Staatsbahnsysteme, zumal des preußischen Staatsbahnsystems.

§ 607. Schrittweise, zunächst langsam, wendet sich die preußische Staatsregierung dem Erwerbe der Aktienbahnen durch freien Ankauf zu. Mehreres fällt auf Grund der alten Zinsgarantieverträge in ihren Besitz.

Lebhaftere Bewegung kam in den Gang der Reform durch die Versetzung des bisherigen Reichseisenbahnamtspräsidenten Maybach an die Spitze des preußischen Handelsministeriums, d. h. von einem todten Strang (um in der Sprache der Eisenbahnleute zu reden) in den Mittelpunkt der neuen Thätigkeit. Auf dem Wege freier Vereinbarungen wurden die einzelnen Aktienbahnunternehmungen nach einander für den Staat erworben und zwar mit solcher Schnelligkeit, daß sich in den Jahren 1880—1882 der Staatsbahnbesitz von 6198 km auf 15305 km erweiterte, die Länge der Aktienbahnen, unter eigener Verwaltung, von 10033 km auf 3850 km zugleich zurückging (außerdem die der vom Staate verwalteten Aktienbahnen von 3525 auf 2142 km).

Eine eingehende Denkschrift der Regierung, die mit dem ersten Gesetzentwurf für den Erwerb von Privatbahnen durch den Staat dem

Landtage vorgelegt wurde[1]), setzte die Gründe der Neugestaltung des Eisenbahnwesens aus einander. Die Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes wie des Verkehrs erfordern, so sagt sie, gebieterisch die Zusammenlegung von Eigenthum, Betrieb und Verwaltung aller inländischen Bahnen in eine Hand, und diese Hand kann nur die des Staates sein. Dieses wird näher erläutert.

Die Einheit wird verlangt durch den Bau der Eisenbahnen. Die Zersplitterung ist Vergeudung; große Bauten sind ausgeführt worden, um Konkurrenzen zu begegnen oder Konkurrenz zu machen; die Spekulationskrisen sind dadurch verschärft oder herbeigeführt worden. In dem Kohlenrevier von Rheinland-Westphalen durchkreuzen und verschlingen sich die Linien der drei großen rheinischen Bahngesellschaften in anscheinend unentwirrbarer Weise, lediglich durch das Konkurrenzinteresse der verschiedenen Gesellschaften, nicht durch das Interesse des Verkehrs bestimmt. Dem letzteren hätte mit einem Bruchtheil des aufgewendeten Baukapitals genügt werden können.

Noch größer sind die Vortheile der einheitlichen Betriebsverwaltung. In Preußen gab es im Jahre 1877 50 selbständige Eisenbahndirektionen, welchen 45 Aufsichtsräthe von Aktiengesellschaften zur Seite standen; jede dieser Verwaltungen hatte durchschnittlich 359 km im Betrieb, die Privatbahnen nur 247 km, darunter 12 noch nicht 100 km. Keine dieser Bahnen bildete einen in sich abgeschlossenen Komplex, vielmehr zogen sich die Linien im bunten Wirrwarr durch einander. Die große Anzahl von Verwaltungskörpern erschwert außerordentlich den Geschäftsverkehr. Die Verhandlungen über gemeinsame Tarifmaaßregeln, Benutzung der Wagenparks, über die Fahrpläne, die Auseinandersetzungen über Reklamationen aus dem Verbandsverkehr, über den Betrieb auf den Uebergangsstationen (von einem Bahnbetrieb zum anderen), verursachten Mühe und Kosten, die durch die Einheitlichkeit des Betriebes dahinfallen. In Preußen allein gab es 175 Uebergangsstationen, auf denen meist der Betriebsdienst der einzelnen Verwaltungen gesondert, ja auf getrennten und von einander entfernten Bahnhöfen versehen wird. Gesonderte Ladevorrichtungen, Güterexpeditionen, Wartesäle, Billetschalter u. s. w.

Die rationelle Ausnutzung des Wagenparks war derart gehemmt, daß im Jahre 1877 auf den preußischen Eisenbahnen von den durchlaufenen 3681 Millionen Wagenachskilometern 1343 Millionen unbe-

[1]) Nr. 5 der Drucksachen des Hauses der Abgeordneten, 14. Legislaturperiode, 1. Session 1879/80.

laden waren. Dagegen läßt sich durch Einrichtung eines gemeinsamen Wagenparks für ein möglichst weites Verkehrsgebiet die Vertheilung der Wagen nach dem vorhandenen Bedürfniß regeln und die Ausnutzung entsprechend entwickeln.

Die stärkste Verschwendung zeigt sich in dem Konkurrenzbetriebe mehrerer Bahnen, indem Transporte, für welche eine einzige Bahn ausreichen würde, sich auf zwei oder mehrere Bahnen vertheilen. Sei es nun, daß durch den „Doppelbetrieb" die Transporte gleichzeitig über zwei (oder mehrere) Linien gehen, oder durch den „alternirenden Betrieb" die Konkurrenzlinien sich in verschiedene Zeitfristen getheilt haben, in denen jede allein für eine bestimmte Richtung den Transport besorgt. Hierunter ragen zumal die Umwegstransporte hervor, bei denen nicht der kürzeste Weg allein, sondern daneben gelegentlich ein doppelt so langer Weg konkurriren will und seinen Antheil fordert.

Neben diesen kritisch-negativen Darlegungen der Denkschrift werden die positiven Aufgaben des Staatsbahnsystems aus einander gesetzt. Die Betriebssicherheit, die Interessen der Landesvertheidigung, die Sorge für die Fortschritte des Verkehrs, namentlich aber die Verwaltung des Tarifwesens werden betont. In letzterer Hinsicht die möglichste Herabsetzung, die Stetigkeit, Gleichmäßigkeit, die Berücksichtigung der Zollpolitik, die Oeffentlichkeit und Ununterschiedlichkeit der Tarifsätze für alle Interessenten (im Gegensatz zu den Mißbräuchen des Rekaktienwesens und heimlicher Begünstigung einzelner großer Interessenten, als der Folge der Privatbahnunternehmungen und ihrer Konkurrenz). Alles Dinge, die durch ein bloßes Aufsichtrecht des Staates gegenüber Aktiengesellschaften erfahrungsmäßig nicht erreicht werden können.

§ 608. Für die Uebertragung des Eigenthums an den Privatbahnen zahlte der preußische Staat den Inhabern der Stammaktien von dem Zeitpunkte der Uebernahme der Verwaltung eine feste jährliche Rente an Stelle der bisherigen Dividenden und tauschte die Aktien zu einem der Rente entsprechenden Betrage gegen Staatsschuldverschreibungen der 4procentigen konsolidirten Anleihe um. So erhielten die Aktionäre der Berlin-Stettiner Bahn eine Rente von $4^3/_4$ Procent, die der Rheinischen $6^1/_2$ Procent (Lit. B. 4 Procent), die der Berlin-Potsdam-Magdeburger 4 Procent, die der Bergisch-märkischen 5 Procent, die der Berlin-Anhaltischen 6 Procent, die der Thüringischen Bahn Lit. A $8^1/_2$ Procent (Lit. C $4^1/_2$ Procent) u. s. w.

Alternativ wurde neben der Auszahlung in Form der Staatsrente

eine Baarzahlung gewährt, doch derart, daß durch den Vortheil der Staatsrente ein Reiz auf deren Bevorzugung ausgeübt wurde.

Bei Annahme des Gesetzes über den Erwerb der Eisenbahnen, das am 29. December 1879 publicirt wurde, hatte das Haus der Abgeordneten *finanzielle* und *wirthschaftliche Garantien* für die Verwaltung der Staatsbahnen gefordert. Dieselben wurden durch die Gesetze vom 27. März 1882 und 1. Juni 1882 — wenn auch in einer sehr fortbildungsbedürftigen Gestalt — gewährt.

Die *finanziellen* Garantien bedeuteten: einmal die Sicherstellung des Staatshaushaltsetats gegen die störenden Wirkungen wechselnder Ueberschüsse der Staatsbahnverwaltung, dann die Tilgung der Staatsbahnschuld. Das Gesetz stellt für diesen Zweck fest, daß aus den jährlichen Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltungen nach Verzinsung der Staatsschuld ein Beitrag bis zur Höhe von 2,2 Millionen Mark zur Deckung eines im Staatshaushaltsetat entstehenden Deficits und zur Tilgung der Schuld, bis zur Höhe von ¾ Procent jährlich, geleistet werden soll. Ob über diese ¾ Procent hinaus eine Tilgung erfolgen soll, ist durch den jährlichen Staatshaushaltsetat zu bestimmen.

Die *wirthschaftlichen* Garantien bedeuteten im Wesentlichen einen aus den Interessenten gebildeten Beirath (Bezirkseisenbahnrath, Landeseisenbahnrath), mit dem die Eisenbahnverwaltung wichtige Fragen, zumal Tariffragen, zu erörtern hat, bevor sie Entscheidungen trifft, und von welchem selbständige Anträge an die Eisenbahnverwaltung ausgehen.

§ 609. Beide Arten von „*Garantien*“ haben nach der Erfahrung von bald 20 Jahren ihre *Entwicklungsbedürftigkeit* gezeigt.

Das Gesetz über die *finanziellen* Garantien erinnert an die alten Vorschriften des Sinking fund — wenigstens in dem entscheidenden Punkte. Der Irrthum ist nämlich der, daß man im Vorwege einen Rahmen für die finanzielle Ordnung schaffen will, der durch die wirklichen Finanzbedürfnisse jedes folgenden Jahres zerbrochen wird. Der Unterschied ist, daß der Sinking fund eine jährliche Tilgung der Staatsschuld vorschreibt, ohne Herr zu sein der Staatsschuldbedürfnisse, die da kommen werden, daß dagegen das „Garantiegesetz“ ein Gleichgewicht der Eisenbahnüberschüsse herstellen will, ohne Herr zu sein über die Ansprüche der sonstigen Staatsbedürfnisse, und gerade derjenigen, welche erst durch die Eisenbahnüberschüsse hervorgerufen werden. Das letztere bedeutet aber im Grunde nichts anderes, als die Lücke im Steuersystem,

dessen Beruf es wäre, ein Ebenmaaß der Finanzen zu gestatten, wie es in dem Sinne der „finanziellen Garantien" gelegen hat.

Weil sich die Lücke in dem Steuersystem vermischte mit dem Eintreten von Ueberschüssen und immer größeren Ueberschüssen der Staatseisenbahnverwaltung, so trat ein Druck der Anforderungen der allgemeinen Staatsverwaltung auf die Eisenbahnfinanzen ein. Diese geriethen in ein Dienstbarkeitsverhältniß, an welches man in den Anfängen nicht gedacht hatte, ja darum nicht gedacht hatte, weil man auf jährliche Ueberschüsse von 100–200 Millionen Mark nicht zu rechnen wagte*).

Das Gesetz über die wirthschaftlichen Garantien ist seinerseits ein Anfang zu umfassenderen Institutionen, welche der an sich nützlichen Aufgabe, Fühlung zu gewinnen mit den Wünschen und An-

---

*) Eine derjenigen Persönlichkeiten, welche im preußischen Landtage vorzugsweise bei der Gesetzgebung von 1879 ff. betheiligt war, der Abgeordnete Dr. Hammacher, sagte darüber im Reichstage (1. März 1898): „Die größten Bedenken, die damals, im Jahre 1879, erhoben wurden, gipfelten darin, ob nicht in Folge der Uebernahme der Privatbahnen auf den Staat die Staatseinnahmen geschädigt werden würden. Man rechnete auf ein schlechtes Geschäft. Aus diesem Grunde auch berieth man über sogenannte finanzielle Garantien. Aber als Mitglied der Kommission des Jahres 1879 und als deren Generalreferent kann ich bezeugen, daß kein Mitglied der Kommission und des Abgeordnetenhauses damals an die Entwicklung der Zustände gedacht hat, wie sie jetzt vor uns liegt. Mit Recht ist gesagt, das stärkste Motiv, das die Regierung für die Einführung des Staatseisenbahnsystems geltend machte, bestand darin, daß die Eisenbahnen in den Dienst der öffentlichen Verkehrsinteressen zu treten hätten, und daß ein so wichtiges Institut nicht der privaten Erwerbsthätigkeit überlassen werden dürfe. Man verwies auf die Begehrlichkeit, auf die Profitwuth der Privatgesellschaften, und im vortheilhaften Gegensatz zu der Tendenz des Privatkapitals, das in Privateisenbahnen veranlagt war, pries man die Zukunft unseres Eisenbahnwesens und der Eisenbahnverwaltung als die eines uneigennützigen Eigenthümers und Verwalters, der diese Bahnen lediglich im öffentlichen Interesse zu benutzen gedenke. Wenn nun der preußische Staat heute etwa 3 Procent über die Verzinsung des Kapitals hinaus an Unternehmergewinn hat, so glaube ich behaupten zu dürfen, daß, wenn ein ähnlicher Zustand unter der Verwaltung von Privatbahnen sich entwickelt hätte, der preußische Staat kein Bedenken tragen würde, von den betreffenden Privatbahnen zu verlangen, daß sie rücksichtslos die Interessen des Gemeinwohls und des öffentlichen Verkehrs in den Vordergrund ihrer Erwägungen stellen müßten."

Hiezu ist einmal zu bemerken, daß die Aufgabe der für die Staatsverwaltung verantwortlichen Personen — also auch der Landesvertretung — die ist, für die etwa 200 Millionen Mark jährlich andere Finanzquellen zu öffnen oder die Ausgabe derselben als überflüssig nachzuweisen; zweitens, daß die Erfahrung an dem System der Privatbahnen auch in Preußen keineswegs die Voraussetzung bestätigt, die Staatsverwaltung würde von den Aktiengesellschaften die Herabsetzung einer Dividende von 6 bis 7 Procent verlangt und erreicht haben.

sichten der Interessenten, ein System von Kontrollen der Staatseisenbahnverwaltung an die Seite zu stellen berufen sind.

Ein so großer Staatsbetrieb, wie die preußische Staatseisenbahnverwaltung, legt die Frage nahe — und je mehr sich ähnliche Betriebe in der Zukunft entwickeln, um so näher wird diese Frage treten — ob der menschlichen Schwachheit und der so leicht eintretenden Selbstgerechtigkeit eines mächtigen bureaukratischen Apparates nicht Kontrollinstanzen beigegeben werden müssen, die demselben unabhängig und einflußreich gegenüberstehen. Bei der Schaffung des Reichseisenbahnamtes hatte man an etwas der Art gedacht; gerade die Schwierigkeiten des jungen Reiches stellten sich diesem Gedanken alsbald in den Weg, weil die Centralgewalt eine Macht anstrebte, gegen welche die Partikulargewalten sich auflehnten. Auf den einzelnen Staat zurückgezogen, ist es wiederum die Schwierigkeit, wie hier die Aufsichtsinstanz gefunden werden soll, welche ihre Anforderungen an technischen Zustand, Material, Personal, Sicherheit, Arbeitszeit u. s. w. der Staatseisenbahnen gegen die jeweilige Staatsbahnverwaltung und gegen deren finanzielle Dienstbarkeit durchzusetzen im Stande wäre.

§ 610. Die Verwaltungsorganisation der preußischen Staatseisenbahnen*) bestand vom 1. April 1880 bis zum 1. April 1895 aus 11 Eisenbahndirektionen und 75 Betriebsämtern, welche sich als höhere und untere Instanz in die Verwaltungsbefugnisse theilten. Seit dem 1. April 1895 ist an deren Stelle getreten eine neue Organisation in 20 Eisenbahndirektionen und 230 Betriebsinspektionen, 72 Maschineninspektionen, 73 Werkstätteninspectionen, 20 Telegrapheninspektionen, 82 Verkehrsinspectionen. Die Inspektionen sind ausführende Organe für die unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung des örtlichen Dienstes. Dagegen sind die sonstigen Verwaltungsbefugnisse der jetzt aufgelösten „Betriebsämter" auf die „Eisenbahndirektionen" übergegangen, die eben darum an Zahl vermehrt worden sind.

Am Schluße des Betriebsjahres 1895.96 umfaßte das preußische Staatsbahnsystem an Linien mit voller Spurweite, die dem öffentlichen Verkehr dienten, 27 260 km, wovon

18 995 km Hauptbahnen,
8 265 km Nebenbahnen,

*) Die königl. preußischen Staatseisenbahnen im Jahre 1895 96. Nach dem Berichte über die Ergebnisse des Betriebes der preußischen Staatseisenbahnen. Archiv für Eisenbahnwesen. 1897, 252—280.

10600 km mit zwei Geleisen, 38 km mit drei Geleisen, 65 km mit vier Geleisen.

Das Anlagekapital betrug 6980 Millionen Mark und ergab eine Rente von $6^3/_4$ Procent. Nach Abzug des Zinses für die Staatsschuldpapiere zu $3^1/_2$ Procent bleibt ein reiner Ueberschuß von $3^1/_4$ Procent, welcher nach Abzug von $^3/_4$ Procent zur Tilgung der Staatsschuld $2^1/_2$ Procent = 175 Millionen übrig läßt*). Dieser Ueberschuß kann nun theils zur verstärkten Tilgung der Schuld, theils zur inneren Verwendung für die Eisenbahnverwaltung selber dienen (in verbesserten Einrichtungen des Bahnkörpers, des rollenden Materials, des Personals, der Arbeitszeit, der Arbeiterzahl, der Löhne — oder in ermäßigten Tarifsätzen, vermehrten Zügen u. s. w.). Er kann aber auch für die „allgemeinen Staatsbedürfnisse" verwendet werden (vgl. oben §§ 554, 555). Und die ganze heutige Eisenbahnfinanzfrage in Preußen, ja die preußischen Finanzen überhaupt drehen sich um den Punkt, welche dieser Bestimmungen und zu welchem Theile jede derselben zu ihrem Rechte gelangt.

Obenein ist die Unterscheidung im Einzelnen nicht ganz leicht. Bei einigem Drucke zeigt sich die Biegsamkeit der in Frage stehenden Elemente. So insbesondere bei der Unterscheidung zwischen den laufenden Betriebskosten und dem Anlagekapital. Es handelt sich hier um etwas ähnliches wie bei dem allgemeineren Problem der Scheidung von „ordentlichen" und „außerordentlichen" Ausgaben im Staatshaushalte (vgl. Syst. II §§ 157—160). Eine strenge Ordnung der ökonomischen Verwaltung wird dahin tendiren, möglichst viele unter den Aufwendungen als jährlich wiederkehrende aufzufassen und zu verrechnen. Sie wird dadurch den nominellen Reinertrag vermindern, den verfügbaren Ueberschuß so viel spröder gestalten. Eine laxere Rechnung wird das nominelle Anlagekapital vergrößern, dafür den Ueberschuß vermehren, aus diesem Ueberschuß theils die vorgeschriebene Tilgung illusorisch machen, theils die verfügbaren Mittel für die „allgemeine Staatsverwaltung" steigern.

---

*) Der preußische Etat für das Finanzjahr 1898/99 veranschlagt, auf Grund der Ergebnisse der letzten Jahre, einen Reinertrag der Staatseisenbahnen von 338 Millionen Mark, nachdem von den Einnahmen die sämmtlichen Betriebs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten, außerdem die Zinsen der Eisenbahnkapitalschuld abgezogen sind. Bringt man ferner noch die „einmaligen Ausgaben" des Eisenbahnetats für 1898/99 in Abzug, nämlich 71 Millionen Mark, sowie die gesetzlich vorgeschriebene Tilgung von $^3/_4$ Procent (53 Millionen), so bleiben 214 Millionen übrig, welche der „allgemeine Staatsbedarf" in Anspruch nimmt.

§ 611. Die preußische Staatsbahnpolitik hat seit den fehlgeschlagenen Versuchen des Reichseisenbahnprojekts sich in den Schranken ihres einzelstaatlichen Systems bewegt. Ein neuer Versuch, den Gedanken des Reichseisenbahnsystems wieder aufzunehmen, ist nicht gemacht worden. Noch in den letzten Tagen haben in den Landtagen von mehreren der kleineren deutschen Staaten sich Stimmungen kundgegeben, welche dazu keineswegs ermuthigen*).

Indessen wie einstmals der deutsche Zoll- und Handelsverein, mangels einer centralen Gewalt, die Vorstufe wurde zur Einigung des deutschen Wirthschaftsgebietes auf dem Boden freier Verträge zwischen den einzelnen deutschen Staaten, so hat die preußische Eisenbahnverwaltung auf ihrem besonderen Gebiete mit analogen Mitteln vorwärts zu kommen versucht und einen Anfang gemacht durch den gemeinsamen Ankauf der hessischen Ludwigsbahn seitens der preußischen und der hessischen Staatsverwaltungen**).

Zu Folge Gesetzes vom 16. December 1896 (hessisches Gesetz vom

*) Der Bericht der Budgetkommission der badischen ersten Kammer über die Staatsrechnung der Jahre 1895 und 1896 enthält u. a. folgende Erörterungen: „Im Anschluß an die Rechnungsergebnisse der Main-Neckar-Bahn mit einer Rente von nahezu 12 Procent hat der Herr Berichterstatter der Budgetkommission der hohen zweiten Kammer im Auftrage der Kommission die großherzogliche Regierung um Auskunft darüber gebeten, ob und inwieweit die Gerüchte begründet seien, daß Preußen mit dem Plane umgehe, die Bahn vollständig für sich anzukaufen und bezüglich der badischen Staatseisenbahnen zwischen Baden und Preußen eine Eisenbahngemeinschaft abzuschließen. Der Herr Minister v. Brauer hat in einer eingehenden Erörterung, welche wegen ihrer Wichtigkeit diesem Kommissionsbericht als Beilage angeschlossen ist, die Anfrage dahin beantwortet, daß keinerlei Verhandlungen mit Preußen wegen der Erwerbung der Main-Neckar-Bahn oder Herbeiführung eines anderen Verhältnisses bei derselben stattgefunden haben, und daß die großherzogliche Regierung nicht die Absicht habe, die Selbständigkeit der großherzoglichen Staatsbahnen in irgend einer Form aufzugeben. Die Budgetkommission der ersten Kammer hat mit großer Genugthuung Kenntniß von dieser Erklärung des Herrn Ministers genommen. Sie würde in der Schmälerung der Autonomie Badens auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens eine bedenkliche Gefahr für die wirthschaftliche und politische Selbständigkeit unserer Heimath erblicken. Sie glaubt, daß man die Frage wegen der Main-Neckar-Bahn zur etwaigen Behandlung beruhigt der großherzoglichen Regierung überlassen kann, zu welcher die Budgetkommission das volle Vertrauen besitzt, sie werde die Selbständigkeit Badens auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens unter keinen Umständen antasten lassen, und die hohen wirthschaftlichen Interessen, welche mit der Selbständigkeit dieses Verwaltungszweiges für unsere Heimath verbunden sind, mit Erfolg zu wahren verstehen."

**) Der Ankauf der hessischen Ludwigsbahn durch Preußen und Hessen. Archiv für Eisenbahnwesen. 1897, 1—18.

3. October 1896) haben beide Regierungen das Unternehmen der hessischen Ludwigsbahn erworben, welche zum kleineren Theile auf preußischem, zum größeren Theile auf hessischem Gebiete belegen ist. Ihre Linien von Nord nach Süd auf beiden Seiten des Rheins und von West nach Ost längs des Mains sind sowohl unentbehrliche Zwischenglieder der großen internationalen Verkehrsstraßen als auch die Verbindung der preußischen Staatsbahnen, der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen und der pfälzischen Bahnen mit den bayrischen, badischen und württembergischen Bahnen.

Vorausgegangen dieser Maaßregel ist eine Periode intensiver Konkurrenz zwischen den preußischen Staatsbahnen mit der hessischen Ludwigsbahn, auf welche das Abkommen vom Juli 1885 folgte, das den streitigen Verkehr festlegte. Jedoch war dies nur ein vorläufiger Ausweg. Die volle Lösung lag in der Einfügung der Ludwigsbahn in das preußische Netz.

Die 720 km lange Bahn ist derart erworben, daß für jede Aktie zu 600 Mark Staatsschuldverschreibungen in Höhe von 700 Mark, zu 3 Procent verzinslich, gezahlt werden. Der Gesammtpreis ist 233,5 Millionen (gegen Gesammtkosten der Bahn 227,5 Millionen) und wird von Hessen und Preußen im Verhältnisse von 5 : 2 aufgebracht.

Es werden aber die in hessisches Staatseigenthum übergehenden Strecken mit dem gesammten preußischen Staatsbahnbesitze vereinigt. Der Betrieb der vereinigten Bahnen („Betriebsgemeinschaft") erfolgt in der Weise, daß sämmtliche Einnahmen und Ausgaben des Betriebes (ausschließlich der Steuern) als gemeinsame angesehen werden und der Ueberschuß unter beiden Staaten nach einem vereinbarten Maaßstabe vertheilt wird.

Die Verwaltung und Betriebsleitung innerhalb des Gemeinschaftsgebietes erfolgt nach den für die preußischen Staatsbahnen bestehenden Verwaltungsgrundsätzen. Die hessischen Strecken werden also völlig nach preußischem Muster organisirt. Auch wird nur ein Etat für die Gemeinschaft aufgestellt, in dem der an Hessen zu zahlende Antheil am Betriebsüberschuß als Ausgabe gebucht wird, der Rest als der Ueberschuß der preußischen Staatsbahnen erscheint. In Mainz ist eine Eisenbahndirektion errichtet, an ihrer Spitze ein von der preußischen Regierung ernannter Präsident, welcher „königlich preußischer und großherzoglich hessischer Eisenbahndirektor" heißt. Die hessische Regierung ernennt für diese Behörde 5 Mitglieder, für die Direktion zu Frankfurt am Main 2 Mitglieder. In ähnlichem Verhältniß für die unteren Behörden.

Eine Kündigung dieses Vertrages ist ausgeschlossen.

Ob nun dieses neue Gebilde vorwärts treibende Kraft entfalten wird, ob die innere Zweckmäßigkeit derartiger Gemeinschaften, als der Surrogate für die vollkommene Einheit, stark genug sein wird, sich durchzusetzen gegen das alte Elend der Kleinstaaterei — das muß die Zukunft lehren.

§ 612. Inzwischen sind die kleineren deutschen Staaten dem preußischen Beispiele gefolgt, indem sie ihre Eisenbahnnetze, so weit es noch nicht der Fall war, verstaatlicht haben. Theilweise sind sie Preußen vorangegangen.

Das Königreich Sachsen ist seit 1875 bemüht, die wichtigste und älteste Eisenbahn seines Gebietes, die Leipzig-Dresdener, für den Staat zu erwerben und im folgenden Jahre mit Erfolg. Daran schließen sich bald die noch übrigen Privatbahnen Sachsens.

Im Königreich Bayern nimmt bereits im Jahre 1874 die Kammer der Abgeordneten den Antrag an, der alsbald die Regierung veranlaßt, mit den Ostbahnen in Verhandlungen zu treten und (durch Gesetz vom 15. April 1875) sie für den Staat zu erwerben.

Ueberhaupt gab es im Deutschen Reiche*) am Ende des Betriebsjahres 1895/96 an vollspurigen Bahnen 45 203 km, davon

41 358 km Staatsbahnen,
3 845 km Privatbahnen.

Zu Ende des Betriebsjahres 1886/87 gab es 37 967 km, davon

32 600 km Staatsbahnen,
5 367 km Privatbahnen.

Das Anlagekapital betrug Ende 1895/96: 11 406,5 Millionen Mark mit einem durchschnittlichen Reinertrag von 5,74 Procent. Die Differenz des Durchschnitts gegenüber dem Reinertrage der preußischen Staatsbahnen entspringt aus dem geringeren Reinertrage der nichtpreußischen Bahnen**): Bayern (1895: 3,52 Procent, 1894: 3,48 Procent), Reichslande (1895/96: 4,65 Procent), Württemberg (1895/96: 3,23 Procent), Sachsen (1895: 4,5 Procent), Baden (1895: 4,13 Procent).

Vorbehaltlich eingehenderer Untersuchungen, welche die Gründe klarzulegen haben, aus denen der fortdauernd höhere Reinertrag des preußischen Staatsbahnsystems gegenüber den kleineren deutschen Staats-

*) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1897, S. 54.

**) Archiv für Eisenbahnwesen. 1897, 484 ff., 220 ff., 1137 ff., 62 ff., 1152 ff.

bahnsystemen entspringt, ist diese Erscheinung mit einiger Wahrscheinlichkeit theils der umfassenderen Größe des preußischen Eisenbahnnetzes zuzuschreiben, theils der ausgiebigeren Natur des norddeutschen Verkehrs, die wiederum mit der großindustriellen und kommerciellen Entwicklung dieser Landestheile zusammenhängt.

III. Der Staat und die Eisenbahnen in der Schweiz*).

§ 613. Der neue Bundesstaat der schweizerischen Eidgenossenschaft zog das Eisenbahnwesen, dessen Entwicklung auf schweizerischem Boden durch die eigenthümlichen Schwierigkeiten der Natur aufgehalten worden war, sehr bald in den Mittelpunkt der Verhandlungen.

Der Art. 21 der Bundesverfassung sprach dem Bunde das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen. Zu diesem Zwecke sollte der Bund auch befugt sein, das Recht der Expropriation geltend zu machen. Am 7. April 1851 folgte die Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Erstellung von Eisenbahnen, gemäß dem Auftrage, den die Bundesversammlung am 18. December 1849 ertheilt hatte, den Plan zu einem allgemein schweizerischen Eisenbahnnetze vorzulegen, sowie die Anträge über Betheiligung des Bundes bei der Ausführung.

---

*) Vgl. hiezu die folgende Literatur: Bericht der Herren R. Stephenson und H. Swinburne über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz. Bern 1850. Olivier Zschokke, Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen unter Leitung des Bundes. Zürich 1877. H. Dietler, Die schweizerische Eisenbahnfrage. Zürich 1877. G. Cohn, Die Bundesgesetzgebung der Schweiz unter der neuen Verfassung. Suppl. III der Jahrbücher für Nationalökonomie. Jena 1879. Botschaft des (schweizerischen) Bundesraths an die hohe Bundesversammlung betreffend das Gotthardbahnunternehmen. 25. Juni 1878. W. Hellwag, Technische und finanzielle Vorbedingungen zur Rekonstruktion der Gotthardbahn. Zürich 1878. Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen. Bern 25. März 1897. Eugen Escher, Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz. Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie. 1897. Nr. 48, 49. Placid Weissenbach, Die Entwicklung der Eisenbahnfrage in der Schweiz. Archiv für Eisenbahnwesen. 1898, 221 ff.

Als zunächst zu bauende Linie wurde die Verbindung vom Osten nach dem Westen über die flache Strecke Landes hin, vom Bodensee an den Genfersee, geplant, mit Anschlußlinien nach den nördlichen Grenzen und nach den Thälern südwärts der Alpen. Ein Tunnelprojekt zur Ueberwindung der Alpen kam schon damals in Frage, und zwar der Durchstich des Lukmanier. Jedoch die von England berufenen Experten sprachen sich gegen einen solchen Durchstich aus wegen der unübersehbaren technischen Schwierigkeiten und Kosten. In der Systemfrage, ob Privatbahnen oder Staatsbahnen, warnte der englische Experte, der jüngere Stephenson, davor, „dem verderblichen Beispiele Englands zu folgen". Als „das einfachste, bestbewährte System, das auch die meisten unserer Nachbarstaaten befolgen", wurde der Staatsbau empfohlen. Der Bund bliebe auf diesem Wege Meister in seinem Lande, es ergebe sich Einklang in den Verwaltungszweigen, Uebereinstimmung des Verfahrens mit anderen Staatsinteressen; keine vorsichtigen Konzessionsklauseln seien erforderlich, man schaffe sich keine Kollisionen und keine Reue.

Bedenken entstanden über die Bevorzugung der einzelnen Kantone bei dem Bau von Bundesbahnen, über die finanzielle Gefahr, die daraus entstehen könnte, daß der Bund der Begehrlichkeit der Kantone nach unrentablen Bahnen nicht Widerstand leistete. Der Bundesrath entschied sich für neun Linien, die zu einem gemeinschaftlichen Unternehmen von Bund und Kantonen gemacht werden sollten. Die Finanzmittel sollte der Bund durch $3\frac{1}{2}$procentige Anleihen aufbringen, die Ausfälle des Reinertrages sollten die betheiligten Kantone zu $\frac{2}{3}$, der Bund zu $\frac{1}{3}$ decken, jedes Bahnunternehmen sollte einem Verwaltungsrathe übertragen werden, der durch den Bundesrath und die betheiligten Kantone ernannt würde und seinerseits ein vollziehendes Direktorium erwählte.

Die Kommission des Nationalrathes, welche die Vorlage des Bundesrathes behandelte, erstattete einen Mehrheitsbericht zu Gunsten des Staatsbaues und einen Minderheitsbericht zu Gunsten des Privatbaues. Die Ansichten, die sich hier schroff entgegenstehen, sind verkörpert in zwei Persönlichkeiten (Peyer-Imhof und Alfred Escher), welche nachmals beide an der Spitze der großen schweizerischen Privatbahn, der Nordostbahn, gestanden haben. In dem Minderheitsbericht zu Gunsten der Aktienbahnen hat Alfred Escher alle Sophismen des Individualismus versammelt, die dann durch keine Erfahrung so schlagend widerlegt worden sind, wie durch die Verwaltung der Nordostbahngesellschaft selber. Der stärkste Einwand war der *verfassungspolitische*, der Hinweis auf den thatsächlich bestehenden „Kantonalismus". Und dieser Grund bewährte sich als der entscheidende. Der Entwurf der Minderheit des

Nationalrathes wurde Gesetz (Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Heumonat 1852). Bau und Betrieb von Eisenbahnen wurde dadurch den Kantonen und der Privatthätigkeit überlassen, die Konzessionen für Privatunternehmungen den Kantonen. Daneben sollte die Genehmigung des Bundes sich wesentlich auf die militärischen Rücksichten beschränken, die Bundespost unentgeltlich, das Militär halb unentgeltlich befördert werden. In jedem einzelnen Falle eines Bahnunternehmens sollten Frist und Bedingungen für Erwerb der Eisenbahn durch den Bund festgestellt werden.

§ 614. Getragen von der volkswirthschaftlichen Zeitströmung der ersten Hälfte der fünfziger Jahre bildeten sich einige Eisenbahngesellschaften, die ihr Netz über eine größere Zahl von Kantonen ausdehnten und dadurch bewiesen, daß die technische Natur der großen Eisenbahnen selber des „Kantonalismus" spottete, daß die in den Verfassungszuständen der Schweiz begründete Rücksicht auf die kantonale Souveränetät, welche die politischen Instanzen hatten üben wollen, durch die wirthschaftliche Instanz der neuen Verkehrsanstalt hintangesetzt wurde.

Durch das Mittel von Ausschluß- und Prioritätsrechten, welche die Kantone in der ersten Freude über das Geschenk der neuen Straßen ohne Bedenken einräumten, wurden die möglichen Konkurrenzen ausgeschlossen und ein dauerndes Monopol der Eisenbahnen hergestellt. Dann aber entstanden Konflikte aller Art, sowohl der Eisenbahnen unter einander, als der Eisenbahnen mit den kantonalen Gewalten und den Bedürfnissen des Verkehrs. Diese Konflikte drehten sich um die Frage der Herstellung neuer Linien, um die Regulirung der Anschlußverhältnisse, um das Ineinandergreifen der Fahrtenpläne, um Tarifffragen u. dgl. m. Da die Netze der größeren Gesellschaften eine Mehrzahl von Kantonen umfaßten, so war eine einzelne Kantonregierung nicht im Stande, ihre Autorität zur Geltung zu bringen; eine Verständigung der betheiligten Kantone scheiterte aber an der Verschiedenheit der Interessen. Der wirthschaftliche Großbetrieb wuchs dem politischen Kleinbetrieb über den Kopf.

Dieser Zustand erregte die schweizerische Demokratie. Es begann in einzelnen Kantonen, so zumal im Kanton Zürich, wo die Präsidentschaft der Nordostbahngesellschaft und die Präsidentschaft des kleinen Staatswesens sich in denselben Händen befunden hatte, sich eine Gegenbewegung aus dem Volke heraus zu entfachen. Der Kampf gegen die

Herrschaft der großen Eisenbahngesellschaft und gegen das den Kanton beherrschende „Kapital" wurde das Losungswort der „demokratischen Partei", welche gegen das Ende der sechziger Jahre das liberale Regiment stürzte und eine neue Verfassung, neue Steuergesetze, vor allem neue Eisenbahnen schuf, im Gegensatze zu dem Monopole der alten.

Der Ruf nach Staatsbahnen (Bundesbahnen) verhallte zunächst. Die öffentliche Antheilnahme an den Eisenbahnen beschränkte sich vorerst auf die Betheiligung der kantonalen und kommunalen Finanzen an Konkurrenzbahnen, die von der demokratischen Partei im Kampfe gegen das Monopol der großen Bahnen unternommen waren. Alle Theile, auch die durch einzelne Kantonregierungen bedrohten Eisenbahngesellschaften, schauten auf ihn hin. Im Sommer 1869 forderte die Bundesversammlung den Bundesrath auf, über die Erweiterung der Befugnisse des Bundes Anträge zu stellen. Im Sommer 1871 legte der Bundesrath den neuen Entwurf zu einem Eisenbahngesetze vor. Der Bund wurde jetzt die entscheidende Instanz für die Zulassung von Eisenbahnen. Eine neue Eisenbahnsteuer wurde eingeführt (50 Francs pro Kilometer bei 4 Procent Reinertrag, bei 5 Procent, 6 Procent u. s. w. 100—200 Francs). In jeder Konzession sollten Zeitfristen und Bedingungen für den Erwerb der Eisenbahn durch den Bund festgestellt werden; über Sicherheit, Fahrpläne, Ineinandergreifen der Bahnen, über das Tarifwesen sollte der Bund eingehende Kontrolle üben. Dieser Entwurf wurde am 23. December 1872 Gesetz.

§ 615. Die ersten Jahre des neuen Rechtszustandes waren durch eine fieberhafte Unternehmungslust des Eisenbahnbaues ausgezeichnet. Es wurden 1873: 863 km mit einem Kostenanschlag von 187 Millionen Francs, 1874: 160 km mit 35 Millionen Francs durch die Bundesversammlung konzessionirt. Nicht weniger als 23 neue Linien waren 1874 im Baue.

Mehrere Anlässe wirkten damals zusammen. Der Abschluß des internationalen Vertrages für das Unternehmen der Gotthardbahn hatte einen starken Impuls gegeben. Dazu kam der Aufschwung des Verkehrs, dessen sich die bestehenden Eisenbahnen während des deutsch-französischen Krieges und nach demselben erfreuten. Dann die Kapitalüberfülle, die damals auch dem abenteuerlichsten Eisenbahnprojekt Aussichten eröffnete.

Am wenigsten entzogen sich diesem Fieber die vorhandenen großen Eisenbahngesellschaften. Die Nordostbahn zumal wurde durch Kon-

kurrenzprojekte angestachelt (der Kampf der politischen Parteien, der liberalen und der demokratischen, war auch der Kampf der Eisenbahnen, der Nordostbahn und der Nationalbahn). Zur Behauptung ihrer Stellung ließ sie sich hinreißen, Linien zu bauen, die auf lange Zeit hinaus keinen Ertrag versprachen.

Hier war wieder einmal eine Erfahrung zu dem Kapitel der Konkurrenz im Eisenbahnwesen, ein indirekter Beweis für die Nothwendigkeit eines einheitlichen Planes und einer einheitlichen Gewalt für den Eisenbahnbau, ein direkter Beweis für die Schwierigkeiten eines Staats- und Verfassungswesens, welches unfähig ist oder zeitweilig unfähig ist, diese Nothwendigkeit zu befriedigen.

Das Kapital der Nordostbahn betrug 1870 nicht ganz 73 Millionen Francs (28,7 Millionen in Aktien und 44,1 Millionen in Obligationen) — ähnlich in den voraufgegangenen Jahren 1867—1869. Im Jahre 1876 stieg das Kapital auf 172 Millionen Francs (davon 50 Millionen Aktien und 122 Millionen Obligationen). Der Reinertrag aber sank 1870—1876 stetig von 3,28 Francs per Zugkilometer auf 1,97 Francs. Im Betriebe waren 1871: 289 km und 1876: 470 km.

Die Folge war ein jäher Zusammenbruch. Die Dividende der Nordostbahnaktien, welche in den Jahren 1862—75 ziemlich gleichbleibend 8 Procent, mindestens 7 Procent betragen hatte, fiel im Jahre 1876 auf 3 Procent, blieb 1877—1886 auf Null und fing erst seit 1887 sich wieder zu heben an. Erst seitdem sind die rückständigen Linien, für deren Bau ein Moratorium seitens des Bundes hatte bewilligt werden müssen, etwa 120 km im Ganzen, gebaut worden.

Die Krisis, über welche in jenen Jahren alle Länder klagten, war in der Schweiz vor allem eine Eisenbahnkrisis. Auch andere große Bahngesellschaften wurden davon getroffen, wenn auch nicht in solchem Grade, wie die Nordostbahn. Die „Centralbahn" war in den beiden Jahren 1877 78 ertraglos, erhob sich dann aber wieder. Besonders im Kanton Zürich machte sich der Zusammenbruch der Nordostbahn fühlbar. Das Ansehen dieses Instituts, die so lange unwandelbare Ergiebigkeit seiner Aktien, die Persönlichkeit an seiner Spitze hatten daraus die bevorzugte Kapitalgesellschaft des Kantons Zürich und seiner Nachbarschaft gemacht. In jedem Züricher Hause fast lagen die Aktien der Nordostbahn, die jetzt entwerthet waren. Der ein Jahrzehnt zuvor in dem Staatsleben gestürzte langjährige Führer fiel nun auch als Haupt der großen Kapitalunternehmungen. Wie immer, nicht ohne daß allerhand Mißwirthschaft, Verschwendung, zumal Patronage auf Kosten der Aktienverwaltung, aufgedeckt wurde.

Es richteten sich die Blicke jetzt nach dem Bunde und theilweise im Sinne einer Reform zum Bundesbahnsystem.

§ 616. Zunächst trat eine andere Frage in den Vordergrund — die Frage der Gotthardbahn.

Der Gedanke eines Alpendurchstiches, der in den Anfängen des schweizerischen Eisenbahnwesens erwogen, aber von den aus England berufenen Sachverständigen als zu schwierig zurückgeschoben war, trat ein Jahrzehnt später wieder hervor. Der ursprünglich in Aussicht genommene Lukmanier machte dem Gotthard Platz.

Die Entscheidung lag nicht in der Schweiz, sondern in Italien, von wo aus die unentbehrliche internationale Betheiligung an dem großen Unternehmen einer Alpenbahn angeregt und wirksam unterstützt wurde. Eine durch das italienische Ministerium veranstaltete Untersuchung entschied aus technischen und wirthschaftlichen Gründen für den Gotthardpaß. Italien unterhandelte mit Deutschland und der Schweiz; beide stimmten zu. Die Staatsverträge wurden 1869—1871 abgeschlossen und Ende 1871 konstituirte sich die Gotthardbahn-Aktiengesellschaft.

Das ganze Baukapital, einschließlich der Verzinsung während der Bauzeit, wurde auf 187 Millionen Francs festgestellt. Davon deckten die drei Staaten 85 Millionen*), die sie ihrerseits auf lokale Körperschaften und Eisenbahngesellschaften je nach deren Interesse repartirten. Die übrigen 102 Millionen wurde ein Drittel durch Aktien, zwei Drittel durch Obligationen aufgebracht.

Wie öfters bei so großen Unternehmungen, war der Kostenanschlag zu niedrig gehalten. Dies wurde zuerst amtlich festgestellt durch einen Bericht, welchen der Bundesrath von der Verwaltung der Gotthardbahn verlangte und die letztere am 5. März 1876 erstattete. Zufolge der neuen, tiefer eindringenden Studien des neuen Oberingenieurs Hellwag ergab der Bericht einen Gesammtbedarf von 289 Millionen Francs, also 102 Millionen Francs mehr als ursprünglich veranschlagt. So wurde in die schweizerische Eisenbahnkrisis auch das Unternehmen der Gotthardbahn hineingezogen, ja der Mittelpunkt derselben.

Eine erneute Berathung der internationalen Konferenz wurde jetzt von der Verwaltung der Gotthardbahn bei dem schweizerischen Bundesrathe angeregt. Dieser setzte zuvörderst eine Kommission von Sachverständigen nieder, welche den Kostenanschlag auf 261 Millionen, das

*) Italien 45, Deutschland und Schweiz je 20 Millionen Francs.

Deficit auf 74 Millionen Francs herabsetzte. Auf Grund dieses Anschlages lud der Bundesrath die beiden anderen Regierungen zu einer Konferenz ein, welche am 7. Juni 1877 in Luzern eröffnet wurde. Hier wurden einige nicht unbedingt nothwendige Linien gestrichen, dadurch der Gesammtbedarf auf 227 Millionen, das Deficit auf 40 Millionen Francs reducirt. Diese 40 Millionen wurden von der Konferenz derart vertheilt, daß die drei Staaten 28 Millionen übernahmen*) und der Gotthardbahngesellschaft zugemuthet wurde, die übrigen 12 Millionen aufzubringen. Das Luzerner Schlußprotokoll vom 12. Juni 1877 wurde fast unverändert zum Inhalte des Berner Staatsvertrages der drei Staaten am 12. März 1878 erhoben.

Im Deutschen Reich und in Italien gelang es mit relativ geringer Mühe, die Nachsubvention bei den parlamentarischen und lokalen Körperschaften durchzusetzen. In der Schweiz traf dieses Verlangen mitten in die Schwierigkeiten der ganzen Eisenbahnkrisis und ihrer politischen Komplikation hinein. In die Gegensätze der politischen Parteien der verschiedenen Kantone und ihrer Interessen an dem nothleidenden Projekte, der Erbitterung über die Persönlichkeiten, welche in der Schweiz, im Kanton Zürich, zumal in dem Gotthardbahnunternehmen so lange das große Wort geführt. Die Schwierigkeiten der breit demokratischen Institutionen, deren Wesen es ist, ein Hemmschuh zu sein in neun von zehn Fällen, traten hinzu.

Die erste Subvention der Schweiz war durch Vertheilung auf dreizehn Kantone nach dem Grade ihres Interesses, besonders aber durch Heranziehung der beiden Eisenbahngesellschaften (Nordostbahn und Centralbahn) aufgebracht worden. Die letzteren hatten allein 7 Millionen Francs beigetragen. Jetzt übernahmen diese beiden, die sich eben selber in hülfsbedürftiger Lage befanden, $1\frac{1}{2}$ Millionen und es blieben $6\frac{1}{2}$ Millionen für Kantone (und Bund) übrig. Mehr als ein Jahr dauerten die Bemühungen des Bundesrathes, diese Summe aufzubringen. Nur durch das Eintreten des Bundes selber, und auch dieses durch große Hindernisse hindurch wurde das Ziel erreicht. Unter anderem verwarf am 19. Mai 1878 das Volk von Zürich in seiner Abstimmung die von Regierungsrath und Kantonsrath bewilligte Subvention. Erst das Bundesgesetz (oder die Volksabstimmung vom 19. Januar 1879) brachte den Erfolg, indem es eine Bundessubvention von $4\frac{1}{2}$ Millionen Francs gewährte, zugleich aber die Eifersucht der nichtinteressirten Kantone beschwichtigte, dadurch, daß es einen gleichen Zuschuß je für eine Alpen-

*) Italien und Deutsches Reich je 10 Millionen, Schweiz 8 Millionen Francs.

bahn im Osten und im Westen zusagte. Die hienach übrig bleibenden 2 Millionen Francs wurden von den betheiligten Kantonen aufgebracht.

§ 617. In der Botschaft zu dem Entwurf des Bundesgesetzes vom 23. December 1872 hatte der Bundesrath gesagt: „Mißlingt der Versuch, so wird ein nächstes Gesetz in dem einzigen Artikel bestehen — der Bund übernimmt den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen."

Es ist allerdings noch eine Reihe von Bundesgesetzen für das Eisenbahnwesen erlassen worden, bis es zu diesem Gesetz gekommen ist: Ergänzungen und Erweiterungen des Gesetzes von 1872. Theils privatrechtlicher Art (1874, 1875, 1893), theils socialpolitischen Inhalts (1878, 1889, 1890), theils behufs Kontrolle der Aktienverwaltungen (über das Rechnungswesen, 1883, 1896).

Eine hauptsächliche Hemmung lag wohl in den Widerständen der hergebrachten centrifugalen Kräfte, welche einer so unerhörten Erweiterung der Bundesbefugnisse in den Weg traten. Die wiederholten Anläufe, eine schweizerische Bundesnotenbank zu schaffen, sind diesen Widerständen erlegen.

Zum ersten Male seit dem Erlaß des Eisenbahngesetzes von 1872 hatte sich die Eidgenossenschaft zum 1. Mai 1883 schlüssig zu machen, ob sie von dem Rechte des konzessionsgemäßen Rückkaufes einer größeren Anzahl schweizerischer Bahnen auf den 1. Mai 1888 Gebrauch machen wolle. Die bundesräthliche Botschaft vom 6. März 1883 widerrieth solchen Entschluß, und zwar aus finanziellen Gründen. Sie berechnete die Summe der Anlagekosten von 13 Bahnen auf 675 Millionen Francs und das 25fache des Reinertrages auf nur 492 Millionen Francs. Das Ergebniß war für dieses Mal daher das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen (21. December 1883). Freilich waren damals schon im Nationalrathe (21. April 1883) 59 Stimmen gegen 67 Stimmen dafür, vom Rechte des Rückkaufes Gebrauch zu machen.

In den Jahren 1887/88 betrat der Bundesrath den Weg, durch freihändigen Ankauf die Nordostbahn zu erwerben; die begonnenen Verhandlungen scheiterten aber. Der erste Erfolg war der Kauf von 30000 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn (19. Mai 1890), welche der Kanton Bern dem Bunde anbot, als durch Fusion (1889) diese Bahn gebildet worden war, deren älterer Theil, Jura-Bern-Luzern, durch starke Betheiligung des Kantons Bern eine Art von bernerischer

Staatsbahn geworden war. Die vier an dem Simplondurchstiche betheiligten Kantone (Bern, Freiburg, Wallis, Waadt) besaßen zusammen 77000 Aktien der Jura-Simplon-Bahn. Dieser mächtigen Stellung der Kantone gegenüber wollte der Bund ein entsprechendes Gegengewicht durch den Aktienbesitz erwerben. Der Ankauf erfolgte zum Preise von 600 Francs für die Aktie von 500 Francs durch Ausgabe von 3procentigen Rententiteln zum Kurse von 90 Procent.

Der nächste Schritt war die Verhandlung über den Ankauf der Centralbahn (1891).

Da die Erwerbung der Aktien der Jura-Simplon-Bahn durch Bundesbeschluß vom 27. Juni 1890 bestätigt war und allseitige Zustimmung gefunden hatte, sah sich der Bundesrath ermuthigt, auf dieser Bahn weiter zu schreiten. Ein Konsortium von deutschen und schweizerischen Banken hatte ihm Offerten für den Erwerb der Centralbahn gemacht. Die Angelegenheit gedieh so weit, daß am 25. Juli 1891 alle Theile einig waren, Bundesrath, Bundesversammlung und die Aktionäre der Centralbahn. Es fehlte nur das Einverständniß des Schweizervolkes. Die Abstimmung desselben am 6. December 1891 ergab 289406 Stimmen dagegen, 130729 Stimmen dafür.

Derjenige schweizerische Staatsmann, der 20 Jahre lang an der Spitze der Bundesgeschäfte, zumal der Eisenbahnpolitik gestanden und die Richtung auf die Bundesbahnreform gegeben hatte — Welti, trat zurück.

§ 618. Aber die Bewegung wurde sofort wieder aufgenommen. Am 29. Januar 1892 nahm die Bundesversammlung einen Antrag an, der den Bundesrath beauftragte, „über die Eisenbahnfrage (Eisenbahnreform und Eisenbahnrückkauf) eine allseitige Untersuchung zu veranstalten". In Folge dieses Auftrages berichtete der Bundesrath am 27. März 1894 über das Rechtsverhältniß zwischen Bund und Eisenbahngesellschaften. Seine Untersuchung hinsichtlich der Entschädigungssummen, welche bei Erwerbung der schweizerischen Hauptbahnen zu bezahlen wären, zeigten die Schwierigkeiten einer zuverlässigen Berechnung. Mit Botschaft vom 11. November 1895 beantragte daher der Bundesrath den Erlaß eines neuen Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen (in Vervollständigung des Gesetzes von 1883), welches bezweckt, die Bahngesellschaften zur linienweisen Ausscheidung ihrer Rechnungen zu veranlassen, die für den konzessionsgemäßen Rückkauf maaßgebenden Begriffe des Reinertrages und des Anlagekapitals in einer

für die Bahnen verbindlichen Weise festzulegen und die Bahnverwaltungen anzuhalten, schon vor Eintritt des Kündigungstermins die Nachweise über den jährlichen Reinertrag und das Anlagekapital einzureichen.

Dieses Gesetz wurde am 27. März 1896 erlassen und fand in der dieserhalb angerufenen Volksabstimmung am 4. Oktober 1896 eine Mehrheit von 223 228 gegen 176 577 Stimmen.

Hiemit war nach den Worten des Bundesrathes*) „die Möglichkeit gegeben, die Untersuchungen über den konzessionsgemäßen Rückkauf zum Abschluß zu bringen und den Antrag auf Erlaß eines Bundesgesetzes, betreffend Ankündigung des Rückkaufes gegenüber den schweizerischen Hauptbahnen zu stellen".

Im Gegensatze also zu demjenigen finanziellen Verfahren, welches für den Ankauf der Aktienbahnen durch den Staat in England bereits in den Anfängen des Eisenbahnwesens empfohlen worden war, welches in Preußen im großen Stile angewandt, in den kleineren deutschen Staaten ebenfalls gebraucht ist, welches in der Eidgenossenschaft selber bei der Jura-Simplon-Bahn praktisch geworden, bei der Centralbahn aber ohne Erfolg versucht worden war — ohne Erfolg bei der Mehrheit des Schweizervolkes —, im Gegensatze zu diesen Vorgängen verließ man jetzt den Weg des freihändigen Aktienkaufes und suchte den Maaßstab des Preises in öffentlich rechtlichen, im Zweifel durch das Bundesgericht auszutragenden Taxationen.

Die Bedeutung dieser Maaßregel wird u. a. an dem Kontraste der Thatsachen klar, daß bei den Vorbereitungen der preußischen Eisenbahnverstaatlichung jede Anerbietung oder schon jede Annäherung der Staatsverwaltung an die Aktiengesellschaften eine bedeutende Kurssteigerung bedeutete, daß dagegen der Rückkaufsplan der schweizerischen Bundesbehörden einen ansehnlichen Rückgang der Aktien herbeiführte, ja daß im Angesichte der Volksabstimmung über den Rückkauf (20. Februar 1898) sich an der Börse zu Basel ein Handel in Schweizerbahnaktien „auf Verwerfung" und „auf Annahme" entwickelte, dessen Kurse den Werthabstand kennzeichnen. Für Centralbahnaktien, welche Ende Januar auf 724 Francs (für 500 Francs) standen, wurde für den Fall der Verwerfung des Rückkaufes 770 Francs bezahlt; für Nordostbahnaktien, welche auf 565 Francs standen, für den Fall der Verwerfung 610 Francs. Als nun die Volksabstimmung den Rückkauf genehmigt hatte, fielen die

*) Botschaft betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen vom 25. März 1897, S. 2.

Aktien weiter und standen zu Anfang März 1898: Nordostbahn um 500 Francs, Centralbahn 675 Francs.

Ist nun dieser finanzielle Modus geeignet, die Bundesbahnreform einem Gemeinwesen mit radikal-demokratischen Institutionen plausibel zu machen, eine centralistische Maaßregel von nie da gewesenen Dimensionen durch eine Volksabstimmung des Schweizervolkes hindurchzusteuern — während der in anderen Ländern gebrauchte und bei dem Ankauf der Centralbahn vergebens versuchte Modus vielmehr dazu geeignet ist, mit allen übrigen Instinkten auch den Aerger über die Gewinne der Aktionäre ins Treffen gegen die Annahme der Maaßregel zu führen, so hat in diesem Falle vollends für die Zustimmung zu der Reform die Thatsache geholfen, daß ein großer Theil der Aktien sich im Besitze des Auslandes befindet.

§ 619. Die Botschaft des Bundesrathes vom 25. März 1897 setzt die bekannten Gründe aus einander, welche für die Verstaatlichung sprechen: Gründe, wie wir sie aus der Denkschrift kennen, welche die preußische Regierung dem Landtage 1879/80 vorlegte.

Im Einzelnen wendet sie sich gegen die Besorgniß, das neue Beamtenheer — nach der schweizerischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1894: 21209 Beamte und Arbeiter der fünf Hauptbahnen — möchte eine politische Gefahr für die Schweiz werden. Noch niemals sei mit Grund behauptet worden, das seit der Bundesverfassung von 1848 vorhandene eidgenössische Beamtenthum der Post- und Telegraphenverwaltung sei in politischer Hinsicht von ihren Vorgesetzten abhängig. Im Hinblick auf die dienstliche Unterordnung aber hätten die Beamten größere Bürgschaften gegen willkürliche Behandlung durch das Beschwerderecht der Staatsbeamten bei den Oberbehörden, als die Angestellten einer Privatverwaltung: übrigens sei mehr als die Hälfte der 21209 Angestellten nicht im Beamtenverhältniß, sondern auf 1—2wöchentliche Kündigung angestellt.

Andererseits werde die Löhnung der Beamten und Arbeiter die bei den Aktienverwaltungen üblichen Kontraste mildern, einzelne obere Stellen gut zu bezahlen, aber bei den unteren Stellen zu sparen, wozu allerdings ein Reiz darin liegt, daß 51 Procent der Betriebskosten auf die 14352 Beamten (mit Ausschluß der Arbeiter) fallen. Zugleich werde die aus Sparsamkeitsrücksichten entsprungene Renitenz gegen das Bundesgesetz über die Arbeitszeit der Eisenbahnen (27. Juni 1890) dahinfallen.

Ein besonderer Nachdruck wird auf die Thatsache gelegt, welche

„für die Schweiz beschämend" sei, daß jetzt die Eigenthümer ihrer Hauptverkehrsstraßen zum großen Theil sich im Auslande befinden, daß deren Einfluß die Generalversammlungen beherrsche, daß fremde Großkapitalisten im Verein mit den einheimischen Gesinnungsgenossen bestimmend seien für die Geschicke der schweizerischen Hauptbahnen. In politischer und in finanzieller Hinsicht sei das unerträglich. Das Geld, das durch hohe Tarife und mangelhafte Zugverbindungen zu reichlich verdient werde, wandere in Form von Dividenden zum großen Theil ins Ausland, während der einheimische Verkehr unter den Uebelständen leide. Während der Aktienbesitz ins Ausland gewandert sei, befänden sich die Obligationen größtentheils in der Schweiz. Ein häufig angewandtes Mittel, den Ertrag der Aktien zu steigern, sei die Zinsreduktion für die Obligationen. Durch die Konversion von 4 Procent auf $3^1/_2$ Procent sei die Rente aus der Tasche des heimischen Obligationärs in die Tasche des fremden Aktionärs hinübergeleitet worden.

Die Verstaatlichung soll sich erstrecken auf die fünf Hauptbahnen: Jura-Simplon-Bahn, Centralbahn, Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahn, Gotthardbahn, zusammen 2837 km Länge. Der Erwerb der übrigen Bahnen soll zunächst vertagt werden.

Die rechtlichen Bedenken, die aus dem eigenartigen Gebilde der Gotthardbahngesellschaft und ihrer internationalen Subventionen hervorgehen, glaubt der Bundesrath als unbegründet bezeichnen zu können.

Des Näheren wird der von uns berührte Hauptpunkt für die Durchsetzung des Reformprojektes behandelt — die Erwerbsart. Der freihändige Kauf ermangele einer richtigen Schätzung. „Der Charakter des Spieles, welcher die Börsenspekulation kennzeichnet, ist bestimmend für die Schätzungen des Kurszettels," u. dgl. m.

Daß die deutschen Staaten, Preußen voran, den Weg des Kurszettels gleichwohl betreten haben, als sie ihre Eisenbahnen verstaatlichten, ist wohl nicht daher gekommen, daß sie über das Wesen der Kursbildung und die Bedeutung des Kurses für den Kauf schlechter unterrichtet waren. Die wirklichen Gründe waren verschiedene. Sie hatten mit keiner Volksabstimmung und keinen radikaldemokratischen Einrichtungen zu rechnen; sie hatten das Aktienkapital im eigenen Lande zu suchen; sie haben aber allerdings für dieses Aktienkapital so viel Entgegenkommen gezeigt, wie es in einer Demokratie, wenigstens einer schweizerischen, nicht leicht geübt werden kann, auch wenn es heimisches Kapital ist. Das Wunder einer so weitgehenden centralistischen Maaßregel war in der Schweiz nur möglich, wenn die ökonomischen Instinkte der Volksmasse nicht nur nicht verletzt sondern mit ins Treffen geführt wurden.

§ 620. Die Rechnung des Bundesraths ergiebt einen durchschnittlichen Reinertrag des zu kaufenden Bahnnetzes von 42,4 Millionen Francs oder zu $3^1/_2$ Procent ein Kapital von 1021,5 Millionen Francs. Diese Summe soll womöglich in Rententiteln des Bundes ausgezahlt werden.

Die Organisation der neuen Bundeseisenbahnverwaltung soll diese sein, daß an der Spitze des ganzen Betriebes, „unter der Oberleitung der Bundesbehörden", eine Generaldirektion steht, die alle Geschäfte direkt zu behandeln hat, welche für das ganze Land und für das gesammte Bahnnetz einheitlich geregelt werden müssen. Ihr sind unterstellt Kreisdirektionen für Besorgung aller der Geschäfte, welche eine Decentralisation des Dienstes gestatten. Im Anschlusse an die bei den Privatbahngesellschaften bestehenden Einrichtungen soll ferner ein Verwaltungsrath fungiren, welchem die Aufsicht über die gesammte Betriebsleitung zusteht, über das Jahresbudget, grundsätzliche Entscheide in Tarif- und Fahrplansachen, Genehmigung wichtiger Baupläne.

Um endlich den Organismus der Staatsbahnverwaltung mit weiteren Kreisen in Verbindung zu bringen, zumal den Kantonen eine Mitwirkung zu geben, soll ein Eisenbahnrath eingerichtet werden, der aus der Wahl der Kantone hervorgeht (auf je 50000 Einwohner 1 Mitglied). Diese Behörde soll bei der Ernennung des Verwaltungsrathes mitwirken und durch Begutachtung der wichtigsten Eisenbahnfragen, namentlich in Tarif- und Fahrplanangelegenheiten, ihren Einfluß geltend machen.

Der Verwaltungsrath soll aus 49 Mitgliedern bestehen, von denen 17 der Bundesrath, 11 die Bundesversammlung, 11 der Eisenbahnrath ernennt.

Das Rechnungswesen der Bundesbahnen ist vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten und so zu gestalten, daß ihre Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann. Der Reinertrag ist zunächst für die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld bestimmt. Weitere Ueberschüsse sind ausschließlich im Interesse der Bundesbahnen, und zwar für Ausgleichung der Jahreserträgnisse, sowie für Hebung und Erleichterung des Verkehrs zu verwenden.

Dieses Gesetz hat nun nicht nur die Zustimmung der beiden Räthe der Bundesversammlung gefunden; es ist auch, zu Folge der Provokation

einer Volksabstimmung (des fakultativen Referendums) mit 384146 Stimmen gegen 177130 Stimmen am 20. Februar 1898 vom Schweizervolke angenommen worden.

Die Instanz, welche jetzt zwischen dem neuen Gesetze und seiner Durchführung noch übrig ist, möchte die gerichtliche sein, welche zu entscheiden hat über die Ansprüche der Aktienbesitzer gegenüber den Reinertragsberechnungen des Bundesrathes.

IV. Die Anlage der Eisenbahnen.

§ 621. In voraufgehenden allgemeinen Erörterungen ist darauf hingewiesen worden, daß aus der Technik der Eisenbahnen sich als wichtigste wirthschaftliche Eigenschaft die Koncentration großer Kapitalmengen ergiebt. Sie sind der äußerste Typus der ganzen kapitalistischen Entwicklung der neuen Volkswirthschaft, welche unter allen ihren Gebilden kein einziges von solcher Größe aufweist (§§ 542, 543).

Das Anlagekapital*) der vollspurigen dem öffentlichen Verkehr dienenden preußischen Staatsbahnen am Schlusse des Betriebsjahres 1895/96 betrug 6980 Millionen Mark für eine Gesammtlänge von 27266 km, davon

18932 km Hauptbahnen,
8068 km Nebenbahnen

(= 256624 Mark für 1 km Bahnlänge).

Die Betriebsausgaben betrugen im Jahre 1895/96 557 Millionen Mark, davon

280 Millionen für Gehalte und Löhne
60 „ für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien, sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien,
106 „ für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen,
96 „ für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel,
15 „ für Verschiedenes.

*) Archiv für Eisenbahnwesen. 1897, 264 ff.

Das Verhältniß des Anlagekapitals zu dem Betriebskapital ist also wie $12^1/_2 : 1$.

Das Anlagekapital der Eisenbahnen von Großbritannien und Irland betrug zu Ende des Jahres 1896: 1029,5 Millionen £. Die Betriebskosten im Jahre 1896: 50 Millionen £. Hier war also das Verhältniß wie 20: 1; hauptsächlich wegen der höheren Anlagekosten. Denn diese betrugen pro englische Meile 48385 £ oder 616860 Mark pro Kilometer.

Es kommt hinzu, daß der weitaus größte Theil des Anlagekapitals der Eisenbahnen sich dauernd mit dem Boden verbindet. Von dem gesammten Anlagekapital der preußischen Staatseisenbahnen waren 1895/96 in „Betriebsmitteln" angelegt, also in beweglichen Bestandtheilen des Unternehmens:

1.	10929	Lokomotiven	455	Millionen Mark
2.	18809	Personenwagen . . .	182	„ „
3.	4838	Gepäckwagen	33	„ „
4.	225386	Güterwagen	635	„ „
			1305	Millionen Mark

d. h. 18,7 Procent des ganzen Anlagekapitals.

Dieser kleinere Theil kann, wenn eine Anlage sich als verfehlt oder auf zu großen Betrieb berechnet erweist, auf andere Unternehmungen, andere Bahnstrecken übertragen werden. Der weit überwiegende Theil der Anlagekosten dagegen (81,3 Procent) ist — bis auf den unerheblichen Betrag der beweglichen Theile des Werkstättenbetriebes u. dgl. — einfürallemal fixirt: Unterbau (Erdarbeiten, Brücken, Tunnels, Viadukte, Dämme); Oberbau (Schwellen, Schienen, Weichen); Gebäude und Werkstätten.

§ 622. Die Höhe der Kosten und die zum großen Theile unwiderrufliche Festlegung derselben bei dem Bau einer Eisenbahn gebietet eine sorgfältige Ueberlegung in jedem einzelnen Falle, da diese kostbare Technik angewendet werden soll — eine Abwägung zwischen den Kosten und den dafür zu erwartenden Vortheilen einer neuen Eisenbahn.

Aus naheliegenden Gründen ist — sei es, daß der Bau einer Eisenbahn den Kapitalisten zu empfehlen war, welche ihr Geld dazu hergeben sollten, sei es, daß ein Staatsunternehmen sich vor dem Lande und seiner Vertretung zu rechtfertigen hatte — bis zu einem gewissen Grade dieses Gebot in der Geschichte des Eisenbahnbaues anerkannt worden.

Indessen auf sehr verschiedene Weise.

Die erste Gruppe der Erscheinungen, die wir wahrnehmen, ist die Anwendung der Eisenbahn auf Verkehrsgebiete, welche bereits bei der älteren Technik eine so große Fülle des Bedarfs entwickelt haben, daß sie das vollkommenere Verkehrsmittel suchen, um ausreichenden Raum dafür zu finden. Die Geschäftsleute von Liverpool klagen, da sie die Eisenbahn projektiren, nicht nur über die theuren Preise der Wasserfracht, sondern auch über die Unzulänglichkeit der Wasserstraßen.

Der eine der beiden Kanäle, welcher Liverpool mit Manchester verband, hatte seinen 39 ursprünglichen Eigenthümern während beinahe eines halben Jahrhunderts bis 1825 jedes Jahr den ganzen Betrag ihrer Einlage als Ertrag geliefert. Die Aktien, die ursprünglich 70 £ gekostet, wurden damals für 1250 £ verkauft. Der andere Kanal, derjenige des Herzogs von Bridgewater, hatte während der letzten 20 Jahre seinem Eigenthümer ein jährliches Reineinkommen von 100000 £ geliefert, d. h. ebenfalls nicht viel weniger als die ganzen Anlagekosten, die man durchschnittlich auf 8000 £ für die englische Meile berechnete.

Obenein froren beide Kanäle im Winter zu und im Sommer trockneten sie ein.

Aber diese Beispiele waren nicht die einzigen ihrer Art. Ein Kanal in der Nähe von Birmingham brachte im Jahre 1824 (durch den großen Verkehr von Kohlen, Eisen und Thonwaaren) volle 100 Procent; die Aktien standen auf 2285 Procent. In derselben Gegend brachte ein zweiter Kanal ähnlichen Ertrag und seine Aktien standen auf 2300 Procent. Und so manche andere. In diesen Güterverkehr die neuen Bahnen hineinzubauen, bedurfte es keiner großen Kühnheit. In der That verzinste sich in England das Aktienkapital der 36 Eisenbahngesellschaften, die im Jahre 1842 in Betrieb waren, mit $5^3/_4$ Procent durchschnittlich, davon ein Viertel mit 10 Procent.

§ 623. Die zweite Gruppe ist — ohne so zuverlässige Voraussetzungen einer lukrativen Anlage, wie die eben erwähnte — den aufsteigenden Bewegungen der Spekulationslust entsprungen, welche sich in allen Ländern des Eisenbahnbaues bemächtigt haben, nachdem die erste Sprödigkeit gegen die neue Technik einmal überwunden, und nachdem eine ähnliche Stufe der volkswirthschaftlichen Entwicklung an Kapitalfülle und Unternehmungsgeist erreicht war, wie England sie in dem ersten Drittel dieses Jahrhunderts bereits besessen hat.

Diese Spekulationslust läßt das Moment nüchterner Berechnung

in den Hintergrund treten; sie nimmt unter dem begünstigenden Einflusse von politischen oder ökonomischen Erlebnissen die Früchte vorweg, welche sich in einer entfernten Zukunft einstellen mögen. Sie füllt die Bedürfnisse der Volkswirthschaft aus, welche erst im Laufe einer langen Frist sich einstellen mögen. Sie läßt weit mehr die Phantasie und das Temperament walten als den Rechenstift. Sie ist eine erhöhte Stimmung, auf welche nach unwandelbaren psychologischen Gesetzen die Herabstimmung folgt. Sie ist das irrationelle Element, welches die Krisis vorbereitet (vgl. §§ 215—228).

Auch in denjenigen Volkswirthschaften, welche den Eisenbahnen zuerst ein bequemes Bett bereiten auf den Straßen eines bereits stark entwickelten Verkehrs, wie wir es an England beobachtet haben, ist sehr bald der Punkt erreicht, da der Rahm abgeschöpft ist und die Unternehmungslust auf minder lukrative Gebiete angewiesen ist Damit ihr diese genügen, bedarf es einer Epoche, da die Phantasie zu Hülfe kommt mit vergoldendem Scheine. Solche Epoche war in England die der Jahre 1844—1846, da in kurzer Frist die große Masse aller Eisenbahnen, deren England überhaupt einmal bedürftig werden konnte, auf ein Mal projektirt wurde.

Aehnliches hat Deutschland in den Jahren 1871—1873, hat die Schweiz in denselben Jahren erlebt — ein Menschenalter später als England, mit den typisch wiederkehrenden Erscheinungen der Eisenbahnkönige, Eisenbahnkonkurse, Moratorien u. s. w.

In Preußen ist damals vom Ministertische das Wort gefallen, daß die Regierung nur danach frage, *daß* sie Eisenbahnen bekomme, nicht *wie* sie Eisenbahnen bekomme. Es ist das problematische Wort über die spekulative Schöpfung der Eisenbahnen im Ganzen. Scheint es nicht wirklich so, daß durch dieses Mittel das Land am schnellsten und einfachsten mit Eisenbahnen versorgt wird?

Es stehen einige **Bedenken** im Wege.

Zunächst das *ökonomische* Bedenken, daß eine unrichtige Festlegung des Kapitals in solchen Eisenbahnen, deren das Land für die nächste Zeit nicht bedarf, oder in Konkurrenzbahnen, die überhaupt überflüssig sein mögen, aus volkswirthschaftlichem Standpunkte eine Kapitalverschwendung bedeutet, wie sie aus privatwirthschaftlichem Standpunkte sich durch Ausbleiben der Rente und Kursentwerthung rächt.

Zweitens das *moralische* Bedenken, daß es in solchen Spekulationsperioden wie auch sonst einen Interessengegensatz giebt zwischen denen, welche Projekte in Gang bringen und an den „Gründungen" Gewinn machen, und denen, welche ihr Kapital hergeben und verlieren,

nachdem die Gründer sich gerettet haben. Dergleichen pflegt aber nicht zuzugehen, ohne daß Mittel der Täuschung angewendet werden, deren Verwerflichkeit dadurch nicht beseitigt wird, daß die Getäuschten nicht um Gottes willen, sondern um des Gewinnes willen sich haben täuschen lassen.

Thatsächlich hat dasjenige, was in dieser Richtung bei den Eisenbahngründungen der Jahre 1871—1873 in Preußen geschehen ist, nicht wenig dazu beigetragen, die Abneigung gegen das Privatbahnsystem zu vermehren und dem Staatsbahnsystem die Wege zu bereiten, wie es namentlich die durch das Abgeordnetenhaus im Februar 1873 veranlaßte Eisenbahnuntersuchungskommission beweist.

Drittens sind die aus solchen Spekulationsperioden hervorgehenden Geschöpfe, nach den ökonomischen und moralischen Verwüstungen, die sie angerichtet haben, nicht immer lebensfähig und fallen dann Hülfe flehend dem Staate in die Arme. Sie sind in solchem Zustande am wenigsten geeignet, die selbständige Leistungsfähigkeit der Spekulationsluft zu zeigen.

Die etwaige Milderung dieser Ansicht, welche man gelegentlich in dem Umstande gefunden hat, daß *ausländisches* Kapital dem heimischen Eisenbahnwesen durch die Spekulationsluft zu Hülfe kommt — etwa derart wie es Europa schaudernd, aber ohne endgültigen Erfolg an den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika erfahren hat*) — verläuft in einer Räubertheorie, die freilich ein gewisses Heimathsrecht in einem Zeitalter beanspruchen darf, dessen Realismus die Steuern des eigenen Staatsbedarfs auf die Schultern des Auslandes wälzen will.

§ 624. Bei der älteren Schule unserer Wissenschaft, und so schon bei *Adam Smith*, wird in dem individualistischen System der Unternehmungen für Verkehrsanstalten die Bürgschaft für deren volkswirthschaftliche Zweckmäßigkeit gesehen. So meint der alte Meister**) mit deutlichem Hinblick auf Frankreich, als das warnende Beispiel: Wenn Landstraßen, Brücken, Kanäle u. s. w. hergestellt und unterhalten werden durch den Verkehr, der auf ihnen sich bewegt, so können sie nur da gebaut werden, wo der Verkehr sie braucht, d. h. wo sie am Platze sind. Auch der Grad ihrer Kostbarkeit muß in solchem Falle angepaßt werden an das, was der Verkehr aufzubringen vermag. Eine prächtige Straße kann

*) *Alfred von der Leyen*, Die Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen. 2. Aufl. Berlin 1895.

**) Wealth of Nations (edit. Playfair). London 1805. Vol. III, p. 94.

nicht durch eine öde Landschaft gezogen werden, wo es keinen Verkehr giebt, etwa bloß deshalb weil sie zu dem Landsitze des Intendanten der Provinz führt. Eine große Brücke kann nicht über einen Fluß geschlagen werden an einer Stelle, wo Niemand passirt, bloß um die Aussicht aus den Fenstern eines benachbarten Palastes zu verschönern. Dinge, welche bisweilen vorkommen in Ländern, wo derartige Werke hergestellt werden mit allen anderen Finanzquellen als denjenigen, welche aus ihnen selber fließen.

Jene Ansicht des Ad. Smith und seiner Schule wendet einen möglichen Grund gegen die öffentliche Herstellung der Verkehrsanstalten, welcher, wie es die neueren Erfahrungen hinreichend beweisen, keineswegs ein konstanter Einwand gegen öffentliche Straßen- und Eisenbahnbauten ist. Die Ansicht übersieht ferner (und Ad. Smith kannte noch nicht) die Kraft der modernen Kapitalspekulation, welche bei dem Auseinanderfallen zwischen Unternehmer und Kapitalisten, zwischen Gewinnlust und Kenntniß der wirklichen Aussichten des Unternehmens, keine Bürgschaft in sich selber enthält für die Zweckmäßigkeit ihrer Kapitalanlagen überhaupt, ihrer Verkehrsanlagen im Besonderen. Beide Faktoren der Organisation, die sich hiebei gegenüber stehen, die Staatsverwaltung und die Unternehmergesellschaft, sind keine typischen Kräfte, die in jedem Falle, in jeder Zeit, in jedem Volke gleichmäßig wirken. Es ist vielmehr ein Frage der Erfahrung von Fall zu Fall, von der Mehrzahl der Fälle, wie sie in der Wirklichkeit wirken.

§ 625. Sehr verschieden von der eben erörterten Gruppe der Erscheinungen des Eisenbahnbaus ist die dritte. Sie umfaßt diejenigen Fälle, da der produktive Charakter der Eisenbahn in den Hintergrund gerückt ist, daher die schwierige Abwägung von ökonomischen Opfern und ökonomischen Vortheilen fortfällt oder in zweiter Reihe steht. Fälle, da der konsumtive Zweck des Staatsbedarfs der ausschlaggebende ist und durch seine Größe im Zusammenhange mit den dafür aufzubietenden großen Finanzmitteln des Staats im Stande ist, sich über jede sonstige Berechnung zu erheben.

Hier ist die neue Technik gleichsam die souveräne Gebieterin. Sie setzt sich durch, weil der Staat für seine verschiedenen Staatszwecke sie nicht entbehren kann. Sie hat sich nicht erst über ihren Nutzen im Einzelnen auszuweisen, indem sie rechnerisch nachweist, daß für so und so viele Kosten, die sie verursacht, so und so viele wirthschaftliche Vortheile herbeigeführt werden. Die wirthschaftlichen Vortheile sind es ja

gar nicht, um derentwillen sie Anerkennung in diesem Falle verlangt, sondern Vortheile von höherem Range.

Solche Vortheile sind vor allem die Interessen der *Landesvertheidigung*, welche bereits im Römerreiche einen verhältnißmäßig hohen Zustand der Straßentechnik vom Mittelpunkte des Reiches nach allen Enden hin veranlaßt haben, welche jedesmal wieder ihren Machtspruch durchsetzen, da die entscheidenden — nicht volkswirthschaftlichen, sondern — militärischen Instanzen die Nothwendigkeit einer neuen Straße zur Anerkennung bringen. Der Bau einer neuen Eisenbahn steht hier auf gleicher Linie mit dem Bau neuer Kriegsfahrzeuge, neuer Festungen, Kriegshäfen, mit der Vermehrung der Soldatenzahl oder der Ersetzung einer veralteten Waffentechnik durch eine neue.

Solche Vortheile sind aber auch die Interessen der *civilen Verwaltung*, welche die besten Mittel der Verkehrstechnik verlangen für die Zusammenfassung des Staatsganzen und die Annäherung der entferntesten Landschaften an das Centrum des Staates.

Militärische und civile Rücksichten dieser Art waren es in erster Reihe, welche in *Preußen* den Ausbau des Eisenbahnnetzes seit dem Jahre 1842, zumal das Eintreten des Staates für die lange vernachlässigte Verbindung der Hauptstadt mit den östlichen Grenzlanden herbeiführten, welche vollends in *Rußland*, ehe hier Erwägungen volkswirthschaftlicher Natur den Ausschlag gaben, die Hauptpunkte des Reiches wie durch gerade Linien in Verbindung brachten. Ja, in größerem Maaßstabe sehen wir dieselbe Funktion des Eisenbahnbaus in dem heutigen Rußland, da seine Herrschaft sich dieses Mittels bedient, um Europa und Asien bis an seine letzten Grenzen zu umklammern.

Für diesen Machtzweck ist die Frage des Eisenbahnbaues nicht die Abwägung zwischen Baukosten und Reinerträgen, sondern die Aufbietung der ganzen Finanzkraft, welche das die Macht entfaltende Reich zu seiner Verfügung hat.

§ 626. Sowie wir von diesen Höhen des politischen Maaßstabes herabsteigen in die Sphäre der *wirthschaftlichen* Abwägung von Kosten und Nutzen, tritt uns die Frage entgegen: wie groß der Spielraum sein darf, welcher die unmittelbare Hervorbringung des durch die Eisenbahn herbeizuführenden Nutzens von ihrem dereinstigen Erfolge trennt, oder mit anderen Worten, wie viel der „*Entwicklung des Verkehrs*“ nachgelassen werden darf, um auf den Vortheil der Gegenwart zu verzichten und mit dem Vortheile der Zukunft zufrieden zu sein.

Denn jene Gruppe der Fälle, da eine ausreichende Verkehrsmenge aus der bisherigen Erfahrung zur Hand liegt, um die Anlage einer Eisenbahn unmittelbar zu lohnen, haben wir als die einfachste Lösung des Problems bereits erkannt, zugleich als diejenige, welche nur in der Minderzahl der wirklichen Fälle erscheint. Sie bietet ebenso wenige Schwierigkeiten wie die andere viele bietet.

Wie weit hinaus in die Zukunft soll sich die Spekulation erstrecken, welche auf das Gegenwärtige verzichtet und sich mit Künftigem begnügt? Wie groß dürfen die Opfer sein, welche am Maaßstabe der unmittelbar zu erringenden Vortheile als Verlust erscheinen, um einstmals durch größeren Gewinn hereingebracht zu werden? Soll die Spekulation (sei es diejenige der privaten Unternehmungslust, sei es diejenige der öffentlichen Verwaltung) einen kühnen Flug in die Ferne nehmen, dann haben jene Perioden der Gründungen recht, soweit es sich um die ökonomischen Elemente ihrer Berechnungen handelt. Abgesehen von thörichten Konkurrenzprojekten, würde jede neue Eisenbahn, die in irgend einer fernen Zeit einmal Aussicht hat, hinreichenden Verkehr zu erlangen, zu billigen sein.

Wenn dieses aber nicht, wo ist die Grenze? Und was bedeutet „Entwicklung des Verkehrs"? Das neue Verkehrsmittel soll eine weckende Kraft ausüben auf Transportmengen, welche zuvor nicht vorhanden waren. In welchen Kennzeichen bekundet sich die Fähigkeit, solche weckende Kraft im gegebenen Falle zu äußern?

Wir wählen ein hervorragendes Beispiel aus den Eisenbahnunternehmungen der neuesten Zeit. Die Gotthardbahn*) ist, wie wir wissen, nur dadurch zu Stande gekommen, daß große Subventionen durch die Schweiz, das Deutsche Reich und Italien gezahlt worden sind; jedoch das Unternehmen wäre trotzdem stecken geblieben, wenn nicht erneute Subventionen den finanziellen Schwierigkeiten nachgeholfen hätten; und es ist wiederum eine nicht fernliegende Annahme, daß für das erste Zustandekommen des großen Projekts, wie für manches ähnliche Projekt,

*) W. Götz, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels (1888), S. 747: Durch die Gotthardbahn ist der geradeste Schienenweg von der Nordsee zum Mittelmeer hergestellt, eine Sammellinie für die transportreichsten europäischen Gebiete, die durch eine Länge von 1280 km von Amsterdam bis Genua sich aneinander schließen (Haupttunnel von fast 15 km). Auf der Länge des Tunnels (Seehöhe 1152 m) beruht die verminderte Benachtheiligung durch Schnee und Regen, namentlich aber die horizontalere und raschere Fahrt. Durch diese Bahn ist das Ufer der Nordsee (Amsterdam) dem Mittelmeer für den Gütertransport auf 3 Tage Fahrt genähert.

jener schönfärbende Kostenanschlag erforderlich war, in dessen Gefolge die zeitweilige Stockung eintreten mußte.

Das ganze Anlagekapital der Gotthardbahn beträgt 254 Millionen Francs: hievon sind 50 Millionen Aktienkapital, 85 Millionen Obligationen, 119 Millionen Subventionen. Nach dem ursprünglichen Vertrage betrug die Summe der Subventionen 85 Millionen und durch den zweiten Vertrag (12. März 1878) kamen 34 Millionen hinzu. Es haben gezahlt: die Schweiz 31 Millionen, das Deutsche Reich 30 Millionen, Italien 58 Millionen Francs.

Eine Gegenleistung für diese Unterstützung erhalten die Subvenienten erst dann, wenn aus dem Betriebe der Gotthardbahn sich ein höherer Reinertrag herausstellt, als zur Zahlung von 7 Procent der Aktien erforderlich ist. Von diesem Ueberschuß erhalten die Subvenienten die Hälfte. Und abermals ist die Grenze gezogen, daß wenn die Aktienrente 8 Procent übersteigt, eine Reduktion der Tarifsätze eintreten soll. Es ist also die Gegenleistung für 119 Millionen Kapital (und darauf ruhenden Zinsverlust von bisher 30 Jahren) beschränkt auf eine mögliche Jahresrente von ½ Procent für 50 Millionen Francs. Diese Möglichkeit hat sich ausnahmsweise bisher im Jahre 1890 verwirklicht, da die Aktienrente 7⅕ Procent war und die Summe von 68 000 Francs für die drei Subventionsstaaten abwarf.

Ist diese Oekonomie richtig, dann ist die ganze Theorie von den „mittelbaren" Vortheilen der Verkehrsanstalten ebenfalls richtig. Denn nur durch diese kann jene Oekonomie gerechtfertigt werden. Wenn man diese Theorie nicht anerkennt, fällt auch jene Anwendung derselben zusammen. Wir haben oben (§ 552) auseinandergesetzt, daß die Lehre von den „mittelbaren" Vortheilen in der finanziellen Behandlung der Verkehrsanstalten keinen haltbaren Platz hat.

§ 627. Bei den hier angedeuteten Schwierigkeiten der Entscheidung über ein Eisenbahnprojekt giebt es eine wesentliche Hülfe. Sie liegt in der Dehnsamkeit der Kosten einer Eisenbahnanlage (vgl. §§ 535, 536).

In den Zahlen, die wir als Anlagekapital der Eisenbahnen im preußischen Staatsbesitze kennen gelernt haben, waren nur die „vollspurigen" Eisenbahnen begriffen. Darunter aber waren „Nebenbahnen" außer den „Hauptbahnen" im Verhältnisse von 8 : 19 begriffen.

Im Deutschen Reich überhaupt gab es am Schlusse des Betriebsjahres 1895/96 (Staatsbahnen und Privatbahnen) an vollspurigen Bahnen 45 203 km. Hievon waren „Nebenbahnen" 13 406 km.

Die Bedeutung der Nebenbahnen in einer Volkswirthschaft, welche mit den Hauptbahnen im Wesentlichen gesättigt ist, wie es von Deutschland seit 10—20 Jahren behauptet werden kann, d. h. einer Volkswirthschaft, deren hauptsächliche Straßen von lohnender Verkehrsmenge mit Eisenbahnen bedeckt sind — die Bedeutung der Nebenbahnen unter solchen Verhältnissen ergiebt sich aus folgenden Zahlen.

Die „Hauptbahnen" haben sich im Deutschen Reich in dem Jahrzehnt 1885/86 bis 1895/96 entwickelt von 30 526 km auf 31 796 km.

Dagegen die „Nebenbahnen" in demselben Jahrzehnt von 6663 km auf 13 406 km.

Aber außer den „vollspurigen Nebenbahnen" giebt es „schmalspurige Eisenbahnen" im Deutschen Reich und zwar

1886/87	. . .	558 km
1895/96	. . .	1297 „

deren Anlagekosten pro Kilometer 50 500 Mark (1886/87) bis 58 000 Mark (1895/96) betrugen, d. h. etwa ein Viertel bis ein Fünftel des Anlagekapitals der vollspurigen Eisenbahnen, welche durchschnittlich 252 200 Mark pro Kilometer (1895/96) kosteten, ohne daß aus der Statistik des Deutschen Reichs eine Unterscheidung des Anlagekapitals der „Hauptbahnen" und der „Nebenbahnen" ersichtlich ist.

Mit jenen Zahlen ist die Stufenordnung von Eisenbahnen erster, zweiter, dritter Ordnung nur sehr ungefähr charakterisirt. Thatsächlich sind die Abstände der Anlagekosten noch weit größer. Bei 266 km Längenausdehnung und 254 Millionen Francs Anlagekapital kostet 1 km der Gotthardbahn etwa das Dreifache des Durchschnitts der vollspurigen Eisenbahnen im Deutschen Reiche.

§ 628. Die Verschiedenheit der Anlagekosten hängt *nicht allein* von der Entscheidung über die für den gegebenen Verkehr einer Linie angemessene Intensität der Kapitalanlage ab. Je nach der Beschaffenheit der *natürlichen Bedingungen* sind die technischen Schwierigkeiten verschieden günstige. Zunächst können sie, bei noch unentwickelter Technik, so ungünstige sein, daß die Ueberwindung der natürlichen Hindernisse durch eine Eisenbahn überhaupt unmöglich ist. Die englischen Experten, welche von dem Schweizer Bundesrathe 1850 berufen wurden, um sich gutachtlich über den Bau eines Schweizer Eisenbahnnetzes zu äußern, hielten noch die technischen Schwierigkeiten einer Alpenbahn für unüberwindlich. Als ein Jahrzehnt später dieser Zweifel zu schwinden begann,

blieben die ökonomischen Schwierigkeiten übrig, durch deren Ueberwindung allein der technische Fortschritt des Alpentunnelbaues verwirklicht werden konnte. Wir haben gesehen, daß diese ökonomischen Schwierigkeiten nur vermöge einer neuen finanziellen Organisation beseitigt wurden, deren problematischer Charakter uns gerade an deren ökonomischem Maaßstabe entgegengetreten ist.

Der Alpendurchstich ist aber nur ein extremer Fall für die Terrainhindernisse eines Alpenlandes*) im Ganzen, eines Gebirgslandes im Gegensatze zum Tieflande. In demselben hat die Technik mit ökonomischem Aufwande zu ersetzen, was die Natur an der herzustellenden Straße zu leisten unterlassen hat.

Daß die Schweiz das letzte unter den Ländern Mitteleuropas war, welches ein Eisenbahnnetz erhielt, hängt mit diesen natürlichen Hindernissen zusammen.

Indessen, wenn die natürlichen Bedingungen ihr Machtwort mit in die Wagschale der Anlagekosten werfen, es ist doch in jedem Falle wieder die Frage, mit welcher Intensität der Anlagekosten ihnen zu begegnen ist. Gerade hier, wo es sich um so kostbare Werke handelt, wird

---

*) Die hauptsächlichen Alpenbahnen (Gebirgsbahnen) sind bis jetzt: Die Semmeringbahn, die älteste der Alpenbahnen (1850—1854 erbaut), die Brennerbahn (1867 eröffnet), die Mont-Cenisbahn (1871), die Gotthardbahn (1881), die Arlbergbahn (1884). Unter den Projekten ist das der Simplonbahn dasjenige, welches wohl der Verwirklichung am nächsten ist. Technisch (wie ökonomisch) sind die vorhandenen Alpenbahnen verschieden durch Art und Grad der natürlichen Schwierigkeiten wie durch die Art im Fortschritt der Ueberwindung derselben: die Höhe der Pässe, die Steilheit des Aufstiegs, die Beschaffenheit des Gebirges, die Neigung der Thalwandungen, Anzahl und Tiefe der den Paßübergang begleitenden Seitenthäler, Natur der Bergwasser, Schneebedeckung und Lawinengefahr. Die Semmeringbahn zeichnet sich durch ihre Viadukte und Gallerien aus; die Brennerbahn durch die Ueberwindung hoher brüchiger Thalwände, die Verwerthung von Kehrtunnels und durch den Kampf mit den Bergströmen; die Mont-Cenisbahn durch den Tunnelbau von zuvor nicht dagewesenen Dimensionen (12200 m Länge); vollends die Gotthardbahn durch Art, Zahl und Ausdehnung ihrer Tunnelbauten (Scheiteltunnel 14910 m Länge); die Arlbergbahn (Haupttunnel 10250 m Länge) durch die Verwerthung aller bisherigen technischen Erfahrungen und durch die Promptheit ihrer Herstellung (Haushofer, Röll's Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens. Bd. I, und die speciellen Artikel über die einzelnen Alpenbahnen in demselben Werke). Von den Alpenbahnen zu unterscheiden sind die Bergbahnen; sie sind in einem gewissen Sinne die Lokalbahnen des Alpenlandes. In einem gewissen Sinne — sie wollen die Schwierigkeiten des Berglandes nur zu dem Zwecke überwinden, um auf die Spitze eines einzelnen Berges hinaufzuführen. Sie dienen also wesentlich der Erholungsluft u. dgl. Nach den technischen Mitteln, die sie anwenden zur Ueberwindung des Anstiegs, heißen sie: Seilbahnen, Adhäsionsbahnen, Zahnradbahnen.

Kapitalfülle und Kapitalknappheit den höheren oder niederen Grad der Intensität der Anlage bestimmen. Die höchste Technik und die intensivste Kapitalanlage wird eine Alpenbahn derart gestalten, daß sie durch die Anlage ein für allemal die Terrainschwierigkeiten möglichst vollkommen überwindet und der Betrieb entsprechend erleichtert wird. Die eingeschränkte Kapitalanlage wird sich mit einer reduzirten Technik begnügen und wird dadurch dem Betriebe einen so viel größeren Rest der Schwierigkeit übrig lassen. Das Gotthardprojekt schwankte thatsächlich zwischen diesen Polen, solange es zweifelhaft war, ob das Anlagekapital für die höchste Technik erreichbar war, zumal als die Krisis ausbrach, welche die Aussichten der Durchführung des Baues ins Ungewisse stellten.

Jedoch war dieses Schwanken nur die Außenseite eines tiefer liegenden Problems. Die internationale Subvention des Unternehmens hatte die Gotthardbahn gleichsam von vornherein auf die höchste Stufe der Intensität heben wollen. Die Lücke, welche der ursprüngliche Anschlag während des Baues offen ließ, schien sie von dieser Höhe herabsinken lassen zu wollen. Hinter diesen Erscheinungen als der tiefere Grund lag die Frage, welcher Grad der Intensität für die Anlagekosten, welche Zumutung an die Betriebskosten die richtige sei?

Die Antwort auf diese Frage war praktisch vorweggenommen durch die finanzielle Konstruktion. Theoretisch ist sie zu finden in der Abwägung der Kosten und Vortheile, welche auf jede der beiden Seiten fallen.

§ 629. Außer in der Art der Ueberwindung der Terrainschwierigkeiten zeigt sich die Intensität der Eisenbahnanlage in folgenden Elementen.

Zunächst in der Zahl der Geleise.

Die Bahn mit einem einzigen Geleise entspricht einer geringen Intensität des Verkehrs. Denn sie gestattet nur den gleichzeitigen Verkehr in derselben Richtung; ein in entgegengesetzter Richtung laufender Zug muß warten, bis der andere Zug an einem gewissen Punkte (Endstation, Zwischenstation) eingetroffen ist. Die damit verbundene Verzögerung, die größere Gefahr des Betriebes und die daraus folgenden verstärkten Sicherheitsvorkehrungen, die Unfähigkeit, einen lebhafter werdenden Verkehr zu bewältigen, veranlaßt sehr bald zur Legung eines zweiten Geleises, so daß nun jedes der beiden Geleise auf eine der beiden Richtungen sich beschränken kann.

Von der Gesammtlänge der preußischen Staatseisenbahnen im Jahre 1896/97 wurden

eingeleisig	16739	km
zweigeleisig	10862	„
dreigeleisig	38	„
viergeleisig	84	„

betrieben.

Im Deutschen Reiche waren 1895/96 von den Haupt- und Nebenbahnen (Staats- und Privatbahnen) zusammen 15792 km zweigeleisig und mehrgeleisig auf überhaupt 45203 km.

Die Entwicklung in der Richtung der Intensität ergiebt sich daraus, daß im Jahre 1885/86 auf 37190 km überhaupt: 10950 km zwei- und mehrgeleisige Bahnen kamen, d. h. 29,4 Procent gegen 35 Procent im Jahre 1895/96, was desto mehr bedeutet, da, wie wir oben gesehen haben, die Entwicklung während dieses Jahrzehnts überwiegend den Nebenbahnen zu gute gekommen ist, die Zunahme der Geleise daher so viel größer gewesen ist, als die Nebenbahnen zu der Gesammtlänge aller Eisenbahnen 1895/96 so viel mehr beigetragen haben.

Bei den preußischen Staatsbahnen allein war 1896/97 das Verhältniß wie 39,6 Procent.

In Großbritannien war bereits im Jahre 1889 das Verhältniß*) wie 54,4 Procent (17462 km auf 32088 km), 1896 wie 54,4 Procent ebenfalls. Ja hier, wenigstens in England (im engeren Sinne), sind die eingeleisigen Bahnen erst als Bahnen zweiter Ordnung auf die zweigeleisigen gefolgt. Im Jahre 1843 waren von 2114 englischen Meilen Eisenbahn nur 120 Meilen eingeleisig. Dagegen von der Meilenlänge des Jahres 1875 bereits 37,8 Procent. In Preußen dagegen waren im Jahre 1845 doppelgeleisig von der Gesammtlänge erst 16,45 Procent, 1855: 27,47 Procent.

Die höchste Intensität des Verkehrs treibt über das bloße Doppelgeleise hinaus zu weiterer Vermehrung der Geleise. Ein Anfang dazu ist in Preußen, laut den obigen Zahlen, gemacht. Eine weitere Konsequenz in derselben Richtung ist die Trennung der Güterbeförderung von der Personenbeförderung bei hohem beiderseitigem Verkehr, wegen der Verschiedenartigkeit der Anforderungen, welche jeder von beiden stellt,

*) 11589 englische Meilen mit zwei und mehr Geleisen, 9688 Meilen mit einem Geleise. Annual Returns relating to the Railways of the United Kingdom for 1896.

und wegen der Gefahren, welche aus der Kollision dieser Verschiedenheiten erfahrungsmäßig entspringen.

§ 630. Ein ferneres Moment der Intensität der Anlage ist die Beschaffenheit des Oberbaues*) — der Schwellen und Schienen.

Entscheidend für die Intensität ist hier vor allem die stoffliche Beschaffenheit, die Ersetzung des Holzes durch Eisen, des Eisens durch Stahl.

Nur scheint in diesem Falle der technische Fortschritt nicht so einfach zu sein, wie bei anderen Bauten der Neuzeit, bei denen das dauerhaftere Material (Stein, Eisen, Stahl) das unzweifelhaft technisch bessere ist, ja überhaupt erst die neue Technik möglich macht (eiserne Brücken u. dgl.). Die Verwendung des eisernen Oberbaues (eiserne Schwellen) ist noch im Stadium der Versuche, ebenso wie die Frage, ob das Langschwellensystem oder das Querschwellensystem vorzuziehen sei. Ueber die Dauer der eisernen Schwellen liegen noch keine Erfahrungen, nur Vermuthungen vor, daher auch keine zuverlässige Berechnung ihrer Kostbarkeit oder ihrer Kostenersparniß**). Die Anwendung der eisernen Schwellen auf längeren Strecken ist erst zu kurze Zeit üblich. Die Tränkung (mit Zinkchlorid oder Theeröl) der seit den Anfängen üblichen Holzschwellen verlängert deren Dauerhaftigkeit auf 20—25 Jahre (bei Kiefern- und Eichenholz). Steinblöcke als Unterlagen sind frühzeitig wieder aufgegeben worden.

Als Schienenmaterial kommt gegenwärtig nur das Flußeisen des Bessemer-, Thomas- oder Martinofens in Frage, welches in der Regel als Flußstahl bezeichnet wird, während die Herstellung aus Schweißeisen (durch sogenannte Paketirung) der Vergangenheit angehört***). Eine

*) Vgl. A. Göring, Art „Oberbau" in Röll's Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens. Bd. V. 1893. Löwe, Art. „Eiserner Oberbau". Bd. III.

**) Auf den preußischen Staatsbahnen sind die Schienen überwiegend auf hölzernen Querschwellen befestigt; mit eisernem Oberbau sind im Jahre 1896/97 nur 13 832 km = 26,40 Procent, davon 11 084 km Querschwellen, versehen gewesen. Umgebaut im selben Jahre wurden 772 km mit neuen hölzernen Querschwellen, 497 km mit neuen eisernen Querschwellen (Archiv für Eisenbahnwesen. 1898, 331).

***) Auf den preußischen Staatsbahnen waren (1896/97) mit Stahlschienen versehen:

	in Hauptgeleisen	in Nebengeleisen
	35 903 km	7053 km
mit Eisenschienen	2 831 „	6602 „

Ueberlegenheit einer der drei Erzeugungsarten läßt sich nach den bisherigen Erfahrungen nicht feststellen.

Um so unzweifelhafter ist es, daß den zunehmenden Radlasten (in Deutschland und Oesterreich jetzt bis 7 Tonnen, in England bis 9 Tonnen) und den zunehmenden Geschwindigkeiten entsprechend die Stärke der Schienen zunehmen muß.

Das Gewicht der Schienen auf den preußischen Staatsbahnen war per Meter (Breitfußschienen):

im Jahre	1885 . . .	33,40 kg
„ „	1891 . . .	41,00 „

auf den sächsischen Staatsbahnen:

im Jahre	1890 . . .	43,97 kg

auf der New York-Central-Bahn:

im Jahre	1892 . .	49,60 kg.

§ 631. Die Intensität der Bahnhofsanlagen (Stationen) geht Hand in Hand mit der Intensität der gesammten Eisenbahnanlage. Indessen, so lange dieselbe Hauptbahn den Güterverkehr und den Personenverkehr, den schnellen Verkehr und den langsamen Verkehr, den Lokalverkehr und den Fernverkehr, den direkten Verkehr zwischen großen Hauptpunkten und den dazwischen liegenden Verkehr der kleinen Städte und Ortschaften besorgt, stellt die eine große Eisenbahn mit ihren Stationen die ganze Abstufung der Intensität zur Extensität dar.

Das preußische Staatsbahnsystem hatte im Jahre 1896/97 auf seinen vollspurigen Bahnen

339	Bahnhöfe I. Klasse
911	„ II. „
1006	„ III. „
1510	Haltestellen
893	Haltepunkte
13	(besondere) Werkstattsbahnhöfe
4672	

Große Bahnhöfe pflegen sich in drei Hauptgruppen zu gliedern: Personenbahnhof, Güterbahnhof, Rangirbahnhof; daneben unter Umständen noch ein Viehbahnhof und etwa ein abgetrennter Werkstättenbahnhof.

Mittlere und kleinere Bahnhöfe pflegen die erforderlichen Theile ohne scharfe räumliche Trennung in sich zu vereinigen.

Die Hauptbahnhöfe (Stationen I. Klasse) dienen dem Aufenthalt aller Züge, sowie der Bildung und Auflösung ganzer Züge. Die mittleren Bahnhöfe (Stationen II. Klasse) dienen dem Aufenthalt der meisten Züge, doch ohne regelmäßige Bildung und Auflösung ganzer Züge. Die kleinen Bahnhöfe (Stationen III. Klasse) haben keinen Aufenthalt für Schnellzüge.

Die in Preußen seit 1886 eingeführte amtliche Bezeichnung unterscheidet „Bahnhof" für Stationen mit bedeutendem Verkehr; „Haltestelle" für Stationen mit geringem Verkehr, aber wenigstens einer Weiche für den öffentlichen Verkehr; „Haltepunkt" für Stationen ohne Weiche für den öffentlichen Verkehr.

§ 632. Eine Abstufung der Intensität zeigen auch die Mittel des Fahrbetriebes: Lokomotiven und Wagen. Eine Abstufung von ähnlicher Art wie diejenige der Stationen: Maschinen für Personenzüge und für Güterzüge, für Schnellzüge, für große und für kleine Personenzüge, für schwere und leichte Güterzüge, für außerordentliche Steigungsverhältnisse.

Die intensive Bahnanlage in ihrer höchsten Entwicklung würde nur die intensivsten, absolut leistungsfähigsten Maschinen brauchen. Die wirklichen großen Eisenbahnen der Gegenwart brauchen alle mit einander, wie sie alle Arten von Bahnhöfen und Haltestellen brauchen. Doch die Tendenz geht immer mehr auf die größten, koncentrirtesten Maschinen.

Die preußische Staatseisenbahnverwaltung hatte Ende 1892/93 im Betriebe Lokomotiven:

135	Stück	mit	ungekuppelten	Achsen
4732	„	„	zweigekuppelten	„
5697	„	„	drei-	„ „

Dagegen zu Ende des Jahres 1896/97:

45	Stück	mit	ungekuppelten	Achsen
4711	„	„	zweigekuppelten	„
6128	„	„	drei-	„ „
122	„	„	vier-	„ „
2	„	„	fünf-	„ „

Die ganze Vermehrung der Lokomotiven in den 4 Jahren 1892/93 auf 1896/97 hat zu Gunsten der drei- bis fünfgekuppelten Achsen statt-

gefunden, dagegen haben die mit ungekuppelten und zweigekuppelten Achsen absolut abgenommen.

Die Entwicklung der durchschnittlichen Anschaffungskosten der Lokomotiven giebt kein Bild von jener Entwicklung der Lokomotiven selber, weil die Preise für dasselbe Quale zurückgegangen sind. Nach der Statistik des Deutschen Reichs betrugen die Beschaffungskosten für eine Lokomotive nebst Tender durchschnittlich:

1886/87	. . . .	46600 Mark
1895/96	. . . .	42500 „

Die 11013 Lokomotiven der preußischen Staatsbahnverwaltung (1896/97) kosteten durchschnittlich 41475 Mark.

Eine ähnliche Entwicklung zeigen die Personenwagen. Bei ihnen tritt dies auch in der Preisentwicklung hervor. Während die Gepäck- und Güterwagen im Deutschen Reich (1886/87 bis 1895/96) gleichmäßig 2900 Mark im Durchschnitt gekostet haben, ist der Durchschnittspreis der Personenwagen in derselben Frist von 7700 Mark auf 9000 Mark, und zwar stetig, gestiegen.

Es gab 1892/93 auf den preußischen Staatsbahnen Personenwagen:

mit 2	Achsen	. . . .	11990 Stück
„ 3	„	. . . .	4900 „
„ 4	„	. . .	147 „
			17037 Stück

dagegen im Jahre 1896/97:

mit 2	Achsen	. . . .	13052 Stück
„ 3	„	. . . .	6131 „
„ 4	„	. . . .	399 „
„ 6	„	. . . .	3 „
			19585 Stück

Der Zuwachs in 4 Jahren um 2548 Personenwagen ist mit 1231 Stück den 3achsigen zu gute gekommen, mit 252 den 4achsigen, mit 3 den 6achsigen Wagen, der kleinere Theil überhaupt kommt auf die 2achsigen (1062).

V. Der Betrieb der Eisenbahnen.

§ 633. Durch die Anlage der Eisenbahn ist, wie wir gesehen haben, im ökonomischen Sinne das Meiste gethan für dasjenige, was die Eisenbahn zu leisten hat. Der größte Theil ihrer Kosten steckt in dem Anlagekapital. Es ist dieser Grund, welcher zu einer Abstufung der Eisenbahnen nach dem Grade der Intensität führt, um das Maaß der Kapitalanlage je nach Bedarf des Verkehrs zu erleichtern, um es nur dort in vollem Umfange aufzuwenden, wo die Verkehrsmasse es rechtfertigt.

Indessen, um dieses Anlagekapital fruchtbar werden zu lassen, bedarf es der Oekonomie des Betriebes, welche ihrerseits neue Kosten aufwendet, um die Ausnutzung des Anlagekapitals möglich zu machen, und diesen Kostenaufwand nach ihren eigenen Grundsätzen wirthschaftlich ordnet.

Damit wir ein konkretes Bild der wirklichen Vorgänge erhalten, betrachten wir an der Hand der schon mehrfach herangezogenen Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen die Betriebsausgaben (1896/97) im Einzelnen und reihen daran den Ueberblick über die thatsächlichen Leistungen derselben für den Eisenbahnverkehr.

A) Persönliche Ausgaben.

96 787 etatsmäßige Beamte,
12 417 außeretatsmäßige Beamte,
188 262 Arbeiter,

297 466 Beamte und Arbeiter zusammen . . 293,1 Millionen Mark

(ausschließlich der unter den sachlichen Ausgaben berechneten Löhne).

(Davon erhielten die etatsmäßigen Beamten 150,5 Millionen, außer etwa 20 Millionen für Pensionen, Nebenbezüge und Dienstwohnungen.)

B) Sächliche Ausgaben.

1. Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien, sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien, und zwar:

	Millionen Mark
a) Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien . .	6,0
b) Drucksachen, Schreibmaterialien u. dgl.	4,6

			Millionen Mark
c) Kohlen, Koke und Britetts *)			36,5
d) sonstige Betriebsmaterialien			11,1
e) Wasser, Gas und Elektricität aus fremden Werken			6,3
			64,5
2. Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen:			
a) Oberbau- und Baumaterialien	40,2	Millionen	
b) Leistungen und Lieferungen der Unternehmer und Handwerker	15,8	„	
c) außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzungen	19,0	„	
d) Löhne	30,3	„	
			105,3
3. Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen:			
a) Werkstattsmaterialien	19,8	Millionen	
b) Lieferungen der Unternehmer	4,8	„	
c) Beschaffung ganzer Fahrzeuge	38,3	„	
(386 Lokomotiven, 470 Personenwagen, 192 Gepäckwagen, 5558 Güterwagen)			
d) Löhne	38,8	„	
			101,7
4. Steuern u. dgl., Entschädigungen auf Grund der Haftpflichtgesetze und Verschiedenes			18,0
			289,5

§ 634. Die beiden großen Zweige des Verkehrs, denen die Eisenbahnen dienen, sind der Personenverkehr und der Güterverkehr.

In der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung fiel im Jahre 1896/97 weitaus der größere Antheil dem Güterverkehr zu. Die Ein-

*) 3 676 361 Tonnen Steinkohlen . . . . . 31,1 Millionen Mark
443 660 „ Steinkohlenbriketts . . . 4,0 „ „
92 619 „ Coke . . . . . 1,2 „ „
32 244 „ Braunkohlen und Braunkohlenbriketts . . 0,2 „ „
36,5 Millionen Mark

nahme daraus betrug 734,1 Millionen, dagegen die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr nur 290,7 Millionen.

Auch ist dieses Verhältniß ungefähr das gleiche geblieben, seitdem der preußische Staat die große Masse der Eisenbahnen in seine Hand genommen hat (1881/2: 612 Millionen aus dem Güterverkehr, 245 Millionen aus dem Personenverkehr).

In Großbritannien und Irland ist das Verhältniß der beiden Zweige ein wesentlich anderes. Hier nähern sich dieselben nahezu zur Hälfte: im Jahre 1896 kamen aus dem Güterverkehr 46,2 Millionen £ auf, aus dem Personenverkehr 39,1 Millionen £. Dieses Verhältniß reicht zeitlich weit zurück. Im Jahre 1871 kamen aus dem Güterverkehr 26,5 Millionen £ auf, aus dem Personenverkehr 20,7 Millionen. Und je weiter wir in England zurückgehen, um so größer ist der Antheil des Personenverkehrs. Im Jahre 1842 war der Antheil des Güterverkehrs nur 33 Procent, in den Jahren 1870—1872: 56 Procent.

Es ist eine merkwürdige Schlangenlinie, in der sich diese Entwicklung bewegt. Für den Güterverkehr wurde die Dampfmaschine zuerst auf die Stockton-Darlington-Bahn gestellt, für den Güterverkehr wurde die Liverpool-Manchester-Bahn zunächst gebaut. Dann zeigt sich bei dieser letzteren Bahn und ihren Vorbereitungen, daß sie auch für den Personenverkehr geeignet ist. Jetzt ist es zunächst der Personenverkehr, welcher auf den englischen Eisenbahnen ganz in den Vordergrund tritt. Der Güterverkehr ist bescheiden: im Jahre 1842 überhaupt 600 000 Tonnen. Daraus werden im Jahre 1858: 60 Millionen Tonnen, im Jahre 1872: 176 Millionen Tonnen, im Jahre 1896: 356 Millionen Tonnen.

Das Ueberwiegen des Güterverkehrs auf den preußischen Staatsbahnen liegt nicht sowohl an der absoluten Masse desselben (167 Millionen Tonnen im Jahre 1896/97), als an der verhältnißmäßig kleinen Zahl von Reisenden im Vergleiche zu Großbritannien: 437 Millionen (1896/7) in Preußen, gegen reichlich 1000*) Millionen (1896) in Großbritannien.

§ 635. Bei dem Personenverkehr ist die Entwicklung der Fahrklassen in ihrem Antheil an der Gesammtheit der beförderten Reisenden von hauptsächlicher Bedeutung.

*) Ohne die Hereinziehung der Season-ticket-holders: 980 Millionen. Bei der preußischen Statistik sind für die „Zeitkarten" täglich eine Hinfahrt und eine Rückfahrt, also täglich zwei Personen gerechnet worden.

Auf den preußischen Bahnen (Staats- und Privatbahnen) ist*) das Verhältniß in Procenten das folgende:

Jahre	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	
1856—1860	3,3	29,3	49,7	17,7	
1876—1880	2,8	19,5	44,3	33,4	
1896—1897	0,33	10,53	52,11	35,58	(1,45 Procent Militär).

Auf den Bahnen von Großbritannien waren Procent in

		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
1842	(20 Millionen) . .	18,4	46,0	35,6
1872	(373 „) . . .	8,5	17,0	74,5
1886	(726 „) . .	4,4	8,4	87,2
1895	(930 „) . .	3,2	6,3	90,5

Wir haben hier in beiden Ländern eine fortschreitende Entwicklung des Antheils der unteren Fahrklassen. In Großbritannien eine fortschreitende Entwicklung zu Gunsten der III. Klasse**), bei welcher sowohl die I. als die II. Klasse zusammenschrumpft, jedoch so, daß die I. Klasse einen der größeren Wohlhabenheit und den largeren Sitten Englands entsprechenden Antheil behält, welcher über den minimen Procentsatz derselben Klasse in Preußen wesentlich hinausgeht. Dafür versieht die II. Klasse in Preußen theilweise den Verkehr, der in England auf die I. Klasse fällt. In der That ist die Summe beider Klassen 1896 in beiden Ländern nahezu die gleiche (Preußen 10,86, Großbritannien 9,5). Weil aber die fortschreitende Wohlhabenheit in beiden Ländern den Gebrauch der oberen Fahrklassen (in England der I., in Preußen der I. und II.) befördert hat, so ist das bemerkte Zusammenschrumpfen vielmehr ein relatives, durch die starke Zunahme der III. (und IV.) Klasse bedingtes.

---

*) Archiv für Eisenbahnwesen. 1884, S. 1—8.

**) Nach Foxwell and Farrer, Express Trains (London 1889) führen Wagen III. Klasse von den Schnellzügen in

Dänemark	100	Procent
Großbritannien	93	„
den Niederlanden	81	„
Norddeutschland	72	„
Belgien	59	„
Oesterreich-Ungarn . . .	46	„
Süddeutschland	28	„
Frankreich	27	„
Rumänien	26	„
Schweiz	7	„

Die IV. Klasse, welche in England fehlt, ja eine specifisch preußische Einrichtung und selbst in Süddeutschland nicht zu finden ist, ist ihrerseits gewachsen und aus denselben Gründen wie die III. Klasse, nämlich in erster Reihe durch die dargebotene Fahrgelegenheit. Sie zeigt aber in dem Zeitraum 1876—1880 bis 1896/7 eine geringe Zunahme ihres Procentsatzes (2 Procent), während die III. Klasse gleichzeitig um 8 Procent zugenommen hat.

Die Anzahl der 4 Fahrklassen ist nicht bloß mit Rücksicht auf die IV. Klasse eine Eigenthümlichkeit der preußischen Eisenbahnen. England gegenüber scheint es auch, als ob die II. Klasse mehr als eine relative Ueberlegenheit der Frequenz genieße. In England hat die II. Klasse angefangen, absolut in Fortfall zu kommen (auf der Midland-Bahn), und zwar in engem Zusammenhange mit der Entwicklung der Fahrgelegenheit und Ausstattung der III. Klasse. In der That sind die Wagen III. Klasse auf der Midland und einigen anderen englischen Bahnen neuerdings von gleicher Qualität der Einrichtung wie die alten Wagen der II. Klasse.

Erst die fernere Erfahrung wird lehren, ob die Beschränkung auf ein Zweiklassensystem in England genügen, dagegen ein Vierklassensystem in Deutschland (Norddeutschland) auf die Dauer nothwendig sein wird. Das Interesse der Eisenbahnverwaltung an der Ausnutzung der Plätze liegt in der Richtung der Vereinfachung.

Charakteristisch für die I. Klasse ist, was Hand in Hand mit ihrem kleineren Procentsatze geht, die geringe Ausnutzung der vorhandenen Plätze, welche wiederum rückwirkend ein Bestandtheil der Ansprüche der sich ihrer bedienenden Reisenden wird. Im Jahre 1896/7 wurden auf den preußischen Staatseisenbahnen von den vorhandenen Plätzen benutzt in der

I.	Wagenklasse . . .	10,37	Procent,
II.	„ . . .	20,55	„
III.	„ . . .	24,17	„
IV.	„ . . .	36,37	„

Allerdings geben diese Durchschnitte, wie alle Durchschnitte, ein unvollkommenes Bild der Thatsachen. Denn in ihnen stecken ebenso wohl die unter dem Durchschnitte bleibenden Zahlen der wenig befahrenen Strecken, der Wintermonate*), der langsamen Züge, wie umgekehrt die

*) Die Frequenz erreicht ihr Maximum im August (10,06 Procent der im ganzen Jahre 1896/97 beförderten Personen) und sinkt im Februar auf ihr Minimum (6,38 Procent).

Zahlen der überfüllten Wagen in den Sommermonaten, in den Feiertagen, auf den Hauptrouten, in den Schnellzügen u. dgl. m.

§ 636. Die aus der Personenbeförderung erzielte Einnahme betrug auf den preußischen Staatsbahnen 1896/97 für die

I. Wagenklasse . .	11,7 Millionen	= 4,18	Procent,
II. „ . .	67,3 „	= 23,93	„
III. „ . .	113,1 „	= 40,25	„
IV. „ . .	80,8 „	= 28,73	„
Militär	8,2 „	= 2,91	„
	281,1 Millionen.		

Der an sich geringe Antheil der I. Klasse ist der Personenzahl gegenüber, neben dem Fahrpreise, dadurch erhöht, daß die Reiselänge eine viel größere ist in der I. Klasse als in den anderen Klassen:

I. Klasse	102,46 km
II. „	31,67 „
III. „	18,07 „
IV. „	26,24 „

Bei dem Güterverkehr betrug die gesammte Transportmenge auf den preußischen Staatsbahnen 1896/7 167,37 Millionen Tonnen (das Maximum im Oktober 10,36 Procent, das Minimum im Februar 7,14 Procent).

Davon betrug der Kohlenverkehr allein 70,4 Millionen Tonnen und daneben 4,2 Millionen Tonnen „Dienstgut".

Im Jahre 1882 betrug der Kohlenverkehr auf den preußischen Staatsbahnen 30,1 Millionen Tonnen.

Der gesammte Güterverkehr auf den deutschen Eisenbahnen betrug im Jahre 1883: 92,37 Millionen Tonnen.

Die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr der preußischen Staatsbahnen im Jahre 1896/7 war 734,14 Millionen Mark (= 4,39 Mark für die beförderte Tonne; 0,0389 Mark für das geleistete Tonnenkilometer).

Davon brachte der Kohlenverkehr allein 217,28 Millionen auf.

Eine jede Tonne des gesammten Güterverkehrs der preußischen Staatsbahnen hat 1896/97 eine Wegestrecke von 115,01 km zurückgelegt.

§ 637. Die hohe Kapitalkoncentration, welche bei der Anlage einer Eisenbahn die Berechnung verlangt über den zu erwartenden Verkehr, welcher die Nutzeffekte des festgelegten Kapitals auszulösen hat — sie fordert von dem Betriebe, daß dessen Oekonomie auf das Vollkommenste diese Auslösung erreiche.

Das Problem ist das gleiche in jedem Falle, wo die neu aufzuwendenden Kosten für den Betrieb den höchstmöglichen Nutzeffekt des Anlagekapitals erreichen sollen, und je größer das Anlagekapital einer Fabrik, einer Verkehrsanstalt u. dgl. ist, um so mehr nähert es sich dem großen Typus koncentrirter Kapitalanlage, der Eisenbahn.

Der Nullpunkt ist da gegeben, wo der zur Zeit erreichbare Absatz an Fabrikaten, die Beförderung von Personen oder Gütern so gering ist, daß jeder Aufwand der Betriebskosten eine Vergeudung ist. Das Anlagekapital bleibt daher todt liegen oder es schlummert zeitweilig, bis der Markt bessere Absatzverhältnisse gewinnt.

Der Höhepunkt ist derjenige, bei welchem das äußerste Maaß der Nutzeffekte des Anlagekapitals durch Aufwendung der Betriebskosten erzielt wird unter der Einschränkung, daß die Betriebskosten auch ihrerseits durch den Verkehr ersetzt werden.

Die Aufgabe der praktischen Betriebsökonomie, welche diesen Höhepunkt im Auge zu behalten hat, ist die einer zutreffenden Rechnung über das Verhältniß der Betriebskosten zu den Anlagekosten einerseits, über das Verhältniß der aus beiden Elementen sich zusammensetzenden Selbstkosten zu den dafür erzielten Preisen der Transporte andererseits.

Die Anlagekosten bleiben dieselben bis zu einem Maximum der Verkehrsakte, auf welches die Anlage berechnet ist. Es tritt bei jeder Eisenbahn ein Punkt ein, wo ein Doppelgeleise nicht mehr im Stande ist, ohne Störungen, ohne Gefahren die gesteigerte Verkehrsmasse zu tragen, wo also die Erweiterung der Anlage durch ein zweites Doppelgeleise erforderlich wird. Dasselbe gilt von der Größe der Bahnhöfe, der Bahnhofsgebäude, der Güterschuppen, der Werkstattgebäude, zuletzt der Brücken und der Tunnels. Indessen bis dieser Sättigungspunkt erreicht ist, an welchem die Kapitalanlage erklärt: ich kann nicht mehr — bleibt ein weiter Spielraum für die Entwicklung des Verkehrs offen, um dahin zu gelangen. Und wenn er wirklich überschritten ist, so beginnt die Aufgabe sich von neuem einzustellen, die jetzt darin besteht, das zweite Doppelgeleise, die erweiterten Gebäude u. s. w. mit gesteigerter Verkehrsmasse auszufüllen.

Weil bis zu einem solchen relativ festliegenden Maximalpunkte die Anlagekosten ein für allemal gegeben sind, ohne sich zu verändern,

nennt man sie im Kreise der Eisenbahnfachmänner die konstanten Kosten.

Ihnen werden die variablen Kosten gegenübergestellt, welche mit der veränderlichen Masse des Verkehrs auf der einmal gegebenen Anlage sich selber ändern.

Je mehr Maschinen zu heizen sind, um so mehr Kohlen werden verbraucht. Je weiter sie fahren, je mehr Lasten befördert werden, um so mehr Zugkraft ist herzustellen. Die Kraft aber ist Wärme — aus Kohlen, Oel u. s. w.

Die Zahl der Wagen (Güterwagen, Personenwagen) wird größer sein müssen bei starkem Verkehr als bei schwachem. Das Zugspersonal wird zahlreicher sein müssen für zahlreiche Züge. Das Signalwesen und die Sicherheitsvorrichtungen sammt der dazu gehörigen Bedienung werden stärker sein müssen als bei geringem Verkehr. Das gesammte Personal bis hinauf in seine höheren Stufen wird nach Menge und Qualität bestimmt werden durch die Steigerung des Verkehrs.

§ 638. Diese an sich berechtigte Scheidung wird dadurch für die Praxis erschwert, daß sie nur fließende Unterschiede fixirt.

Einmal nämlich sind auch die „variablen" Kosten relativ konstante und nur durch eine Gradverschiedenheit von den „konstanten" Betriebskosten unterschieden. Die Einstellung eines neuen Zuges veranlaßt eine konstante Masse von Kosten für Heizung, Bedienung, Abnutzung der Maschine, der Wagen u. dgl. m., gleichviel wie groß die Verkehrsmenge ist, für welche der Zug eingestellt wird. Dieser Konstanz der Kosten gegenüber wird die Betriebsökonomie ebenso gut zur Ausnutzung durch eine volle Verkehrsmenge angehalten, wie den einmaligen Anlagekosten gegenüber.

Andererseits sind die „konstanten" Kosten relativ variable. Die Abnutzung der Schienen ist ohne Zweifel dort eine stärkere, der Neuersatz derselben wird in kürzerer Frist dort erfordert, wo der Verkehr ein intensiver ist, als wo er das nicht ist. Die gründliche Ausnutzung des Wagenparks, der Lokomotiven, der Signalapparate durch starke Verkehrsmengen trägt zur Abnutzung und zum Verbrauch dieses Kapitals um so schneller bei, je gründlicher sie ist.

Sind diese beiden Kostenelemente also in sich selber schwankend und schwer festzustellen, so häufen sich die Schwierigkeiten durch das Problem, die höchstmögliche Verkehrsmenge zu erzielen, welche zugleich die höchstmögliche Deckung der Betriebskosten einschließt, mit anderen

Worten die Wirkung der Kosten auf die Verkehrsmenge und die Rückwirkung der Verkehrsmenge auf die Kosten zu ermitteln.

Die Praxis der Eisenbahnverwaltungen behilft sich mit erfahrungsmäßigen Annäherungswahrheiten, um dieses Ziel zu erreichen. Es ist wahrscheinlich, daß sie durch ihre Erfahrungen dem Ziele immer näher kommt.

Man nimmt auf Grund von Berechnungen an, daß durchschnittlich gegenwärtig die Kosten der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals bei den europäischen Eisenbahnen etwa 50 Procent der Selbstkosten betragen, daß ferner durchschnittlich die Hälfte der Betriebskosten innerhalb eines Intensitätsmaximums unverändert bleibt, die andere Hälfte der letzteren entsprechend dem Verkehr wächst. Es sind also 75 Procent der Selbstkosten feste, von dem Verkehrsumfang nicht beeinflußte Selbstkosten, und 25 Procent sind veränderliche, mit dem Umfange des Verkehrs wachsende Kosten. Bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika rechnet man nur 32—33 Procent der Selbstkosten auf die Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten, weil dieselben im Durchschnitt viel geringer sind, der Bau weniger intensiv angelegt, als bei den europäischen Bahnen*).

VI. Die Tarifsätze der Eisenbahnen.

§ 639. Von Tarifen spricht man in der heutigen Volkswirthschaft angesichts einer öffentlichen Ordnung der Preise, welche im Vorwege durch Kundmachung für ein bestimmtes Gebiet des Verkehrs festgestellt ist**).

So giebt es Posttarife, Telegraphentarife, Zolltarife, Droschkentarife, Dienstmanntarife und Eisenbahntarife.

Die hervorragende Bedeutung der Eisenbahnen für das Wirthschafts-

*) Franz Ulrich, Personentarifreform und Zonentarif (Berlin 1892), S. 29. Emil Sax, Verkehrsmittel. II, 368. Ernst Engel, Das Zeitalter des Dampfes (Berlin 1880), S. 191—192.

**) Tariffa, tarifa, tarif ist abgeleitet vom Arabischen 'ta'rif. d. i. Kundmachung. Vgl. Diez, Etymologisches Wörterbuch der romanischen Sprachen. Dritte Ausgabe. Bonn 1869. I, 410. Im heutigen Italienisch bedeutet Tariffa: Determinazione di prezzi, fatta dall' autorità pubblica. Rigutini e Fanfani, Vocabolario italiano della Lingua parlata. Firenze 1875. Uebereinstimmend im Französischen und Spanischen, und ebenso im deutschen Sprachgebrauch.

leben der Gegenwart macht sich in der Gewohnheit geltend, von Tarifwesen schlechthin zu reden, wenn man von den Eisenbahntarifen redet.

Eine öffentliche Ordnung der für den Eisenbahntransport zu erhebenden Preise entspringt jenen allgemeinen Gründen, die wir früher kennen gelernt haben. Sie ruhen in der ökonomischen Natur aller Verkehrsanstalten und in der daraus folgenden Organisation der Verkehrsanstalten (vgl. oben §§ 539 ff.).

Es kennzeichnet die öffentliche Ordnung des herkömmlichen Straßenwesens, welches der englische Staat an Unternehmergesellschaften überläßt, daß eine öffentliche Ordnung der zu erhebenden Weggebühr an die Konzession geknüpft wird. Auf den Chausseen daher, wie auf den Kanälen und ebenso auf den Eisenbahnen, sind durch das Parlament, zugleich mit der Zulassung solcher Unternehmungen, die Preise vorgeschrieben, welche für die Benutzung der Verkehrsanstalt erhoben werden dürfen.

Es ist ein unwandelbarer Grundsatz in allen Staaten, welche nach dem Vorgange Englands die Eisenbahnunternehmungen an Kapitalgesellschaften überlassen haben, mit der Konzession und ihrem Pflichtenhefte zugleich Vorschriften über die Preise der Beförderung zu erlassen.

Die älteren Formen des Wegewesens begnügten sich mit einfachen Vorschriften, die nur wenige Sätze, abgestuft nach Art der Fuhrwerke und der Zugthiere, enthielten. Ihre erstmalige Feststellung genügt für lange Frist mit dem Vorbehalt einer Revision nach 21 Jahren. Die neuere Form der Eisenbahnbeförderung ist unendlich verwickelter durch den Umstand allein, daß der Fuhrbetrieb an das Straßenunternehmen gebunden ist.

§ 640. Der öffentliche Charakter der Eisenbahntarife ist, ob nun die Eisenbahn in öffentlichen Händen liegt oder nicht, durch folgende Momente bestimmt.

Als centralistische Veranstaltung für eine Gesammtheit von Interessenten, welcher durch konkurrirende Anstalten sinngemäßer Weise keine Schranke entgegengesetzt wird, muß die Eisenbahnverwaltung von sich aus, Kraft staatlicher Verwaltung oder Kraft staatlicher Vorschrift, diejenigen Normen für den Gebrauch ihrer Leistungen setzen, welche die angemessenen sind, — das justum pretium jeder öffentlichen Anstalt.

Dieses bedeutet zunächst die angemessene Höhe der Tarifsätze, welche die Staatsordnung in ihrer eigenen Veranstaltung erhebt oder der durch sie zugelassenen privaten Veranstaltung auferlegt. Das letztere theils

durch Vorschriften, die gleich bei der Zulassung ausgesprochen werden — Maxima der Tarifsätze —, theils durch periodische Revision der ursprünglich auferlegten Maxima, theils durch Kontrolle der innerhalb der Maxima jeweilen wirklich geforderten Preise.

Es bedeutet ferner die Bürgschaft für die Oeffentlichkeit der geltenden Tarifsätze, damit sie für jeden Interessenten bekannt seien, damit derselbe bei ihrer überragenden Wichtigkeit für die verschiedenen Gruppen der Produktion mit ihrer Kenntniß seine Berechnungen machen kann.

Es bedeutet endlich die Gleichheit der Behandlung für die verschiedenen Interessenten, damit die entscheidende Wucht dieses Kostenelements nicht den Einen bevorzuge, den Andern hintansetze und dadurch jene Gerechtigkeit aufhebe, zu deren Wahrung die öffentliche Ordnung der Tarife bestimmt ist.

Nicht die Anerkennung dieses Grundsatzes, sondern die Schwierigkeiten, welche aus der Durchführung desselben entspringen, rufen Zweifel hervor, die in den Kernpunkt der Eisenbahnorganisation treffen und die principielle Zulässigkeit von Unternehmergesellschaften für diese Aufgabe erschüttern. Wie denn thatsächlich der hohe Verwaltungsgerichtshof, den das englische Parlament seit dem Jahre 1873 zur Kontrolle der Eisenbahnen eingerichtet hat, wesentlich für die Streitfälle bestimmt ist, die um diesen Punkt sich gruppiren.

§ 641. Aus der Oeffentlichkeit jeder Preisordnung ergiebt sich der Anspruch, daß sie alle Bestimmungsgründe des Preises in sich aufnimmt, welche zur Zeit als berechtigt anerkannt werden innerhalb der Staatsgemeinschaft, von welcher sie ausgeht und für welche sie sorgt.

Das ganze Preisgestaltungswesen, das aus dem freien Verkehr heraus entsteht, ist vermöge seiner Freiheit an diese Forderung nicht gebunden. Es bleiben daher im freien Verkehr Preisprobleme schwebend, über deren Lösung die Meinungen verschieden, eine künftige Zeit sich vielleicht in Einklang setzen wird, während jetzt noch Widersprüche herrschen.

So ist der Bestimmungsgrund der individuellen Leistungskraft für die Höhe der Preise in dem freien Verkehr unserer heutigen Volkswirthschaften hinsichtlich seiner Tragweite noch ein schwankender. In gewissen Gebieten des privaten Verkehrs wird er allgemein anerkannt, in anderen wieder verworfen. Der Arzt läßt sich seine Dienste anerkanntermaaßen von den verschiedenen Patienten je nach ihrer Zahlungskraft verschieden

bezahlen. Wenn der Handwerker, der Kaufmann, der Gastwirth dasselbe thut, so wird das regelmäßig — von denen, welche den hohen Preis zu bezahlen haben — als ein Mangel an Rechtschaffenheit getadelt. Es ist zweifelhaft, ob nicht, trotz der Verurtheilung, welche diese Unterscheidung zur Zeit noch findet, einstmals dieser Grundsatz sich Geltung verschaffen wird, wie er theilweise heute schon gilt.

Die öffentliche Ordnung der Preise hat für das Eine oder für das Andere sich zu entscheiden. Denn sie hat mit öffentlicher Autorität zu verkündigen, welche Preise erhoben werden sollen, und sie hat sich, auf etwaige Bedenken dagegen, mit ausreichenden Gründen zu verantworten.

Es ist dieses der bekannte Punkt, an dem es sich zeigt, daß die immer wieder geforderte Trennung von Oekonomischem und Sittlichem — eine Forderung, in der zu meiner Verwunderung die Restauratoren der älteren Wirthschaftslehre und die jüngsten Vertreter unserer Wissenschaft zusammentreffen — sich nicht aufrecht erhalten läßt. Die Frage nach dem gerechten Preise ist eine Hauptfrage der ganzen Volkswirthschaft. Man kann sich allenfalls über die Nothwendigkeit dieser Frage täuschen angesichts der Preisbildungen des freien Verkehrs. Es ist unmöglich, sich darüber zu täuschen angesichts der Aufgaben einer öffentlichen Verwaltung, welche für eine centralistische Anstalt eine öffentliche Preisordnung trifft. Die Oekonomie als solche ist hier hülflos. Sie ruft nach sittlichen Normen — denn Normen der Gerechtigkeit sind sittliche Normen — um die ökonomischen Beziehungen in die richtigen Schranken zu bringen.

§ 642. Die zur Zeit in der Praxis des Eisenbahntarifwesens wirksamen Preisbestimmungsgründe sind mannigfaltige. Sie fassen im Sinne des eben Gesagten alles zusammen, was an Bestimmungsgründen in Zeit und Volk als berechtigt anerkannt wird. Die von einzelnen spitzfindigen Preistheoretikern in der Absicht der Kontroversen gegen einander gestellten Bestimmungsgründe schließen thatsächlich einander nicht aus; sie finden sich friedlich in der Wirklichkeit des Tarifwesens zusammen.

Adam Smith*) in dem Abschnitt, in welchem er von den öffentlichen Werken und Einrichtungen redet, die zur Erleichterung des Verkehrs im Allgemeinen nothwendig sind, stellt zuvörderst den Grundsatz

*) Wealth of Nations. Book V, ch. 1, edit. Playfair. London 1805. Vol. III, p. 93.

auf, daß solche öffentliche Werke wie Landstraßen, Brücken, Kanäle, Häfen in den meisten Fällen erbaut und erhalten werden können durch einen kleinen Zoll auf die Fahrzeuge, die sich ihrer bedienen. Daran knüpft er folgende Erwägungen.

Wenn die Wagen, welche über eine Straße oder Brücke fahren, und die Schiffe, welche auf einem Kanal segeln, Wegegeld im Verhältniß zu ihrem Gewicht oder ihrem Tonnengehalt bezahlen, so zahlen sie für den Unterhalt dieser öffentlichen Werke genau im Verhältniß zu der Abnutzung, die sie daran verursachen. Es scheint kaum möglich, ein gerechteres Mittel zur Erhaltung solcher Werke zu erfinden.

Dieses Wegegeld wird obenein, obwohl es von dem Frachtführer verauslagt ist, zuletzt von dem Konsumenten gezahlt, welchem es allemal in dem Preise der Güter angerechnet werden muß. Weil indessen die Transportkosten vermittelst solcher öffentlicher Werke sehr bedeutend ermäßigt werden, so gelangen die Güter, trotz des Wegegeldes, wohlfeiler zu den Konsumenten, als es anderenfalls möglich gewesen wäre: ihr Preis wird durch das Wegegeld nicht um so viel erhöht, wie es durch die Wohlfeilheit des Transports ermäßigt wird. Derjenige also, welcher in letzter Instanz dieses Wegegeld bezahlt, gewinnt dadurch mehr als er verliert. Es ist nur ein Theil des Gewinns, welchen er herausgiebt, um den Rest zu erhalten. Es scheint unmöglich, eine gerechtere Methode für die Erhebung eines Entgelts zu ersinnen*), fügt er hinzu — und betonen wir in der Konsequenz des im voraufgehenden Paragraphen Gesagten.

Wenn das Wegegeld (fährt nun Smith fort) für Luxuskutschen, Postchaisen u. dgl., trotz gleichen Gewichts, etwas höher gehalten wird als für Wagen von nothwendigem Bedarf, wie Karren, Frachtwagen u. dgl., so wird die Trägheit und Eitelkeit der Reichen auf eine sehr bequeme Weise beitragspflichtig gemacht zur Unterstützung der minder zahlungsfähigen Klassen, indem der Transport von schweren Gütern nach allen Theilen des Landes verwohlfeilt wird.

§ 643. Nicht weniger als drei Bestimmungsgründe hat Adam Smith hier zusammengestellt. Sie sind in der That, nur nicht allein, die noch heute für die Bestimmung der Eisenbahntarife wirksamen.

Es sind erstens die Kosten, welche den Tarifsatz bestimmen,

*) It seems impossible to imagine a more equitable method of raising a tax. Smith wiederholt diese Wendung, die er schon für den anderen Grund gebraucht hat.

die Kosten der Transportleistung, welche für 1 Centner doppelt so groß sind wie für 2 Centner.

Es ist zweitens der Vortheil, welcher dem Transportinteressenten, in letzter Instanz dem Konsumenten des Gutes, durch den Transport zu Theil wird, um dessentwillen er, nach den Worten von Adam Smith, das Wegegeld opfert, um den Vortheil des erleichterten Transports, der mehr werth ist als dessen Preis, dafür zu erlangen.

Es ist drittens die Leistungskraft, der zu Folge die zahlungsfähigere Person, die zahlungsfähigere Klasse unter den Transportinteressenten einen höheren Preis bezahlt als die minder zahlungsfähige.

Diese drei Gründe sind zu ergänzen, um die Gesammtheit derjenigen Erwägungen zu kennen, welche die wirkliche Gestaltung der heutigen Eisenbahntarife bestimmen.

Es kommt viertens hinzu der Grund der Absatzerweiterung. Er läßt, in dem Gedankengange unserer voraufgehenden Darlegungen (§§ 637, 638), aus dem Bestimmungsgrunde, der auf den Herstellungskosten beruht, sich ableiten. Denn das komplicirte Wesen der Selbstkosten einer Verkehrsanstalt, zumal einer Eisenbahn, macht den Kostenpunkt zu einem problematischen Punkt, dessen Aufsuchung die ruhelose Aufgabe der Eisenbahntarifgestaltung ist.

Ob man nun diese Ableitung annimmt oder nicht, es ist keinem Zweifel unterworfen, daß die Absatzerweiterung ein wesentliches Moment für die thatsächliche Gestaltung der Tarife ist. Ob man die Absatzerweiterung von der Seite der lukrativen Ausnutzung der Anlage ansieht oder von der Seite der höchsten volkswirthschaftlichen Verwerthung des Kapitals, in jedem Falle ist sie ein ebenso nothwendiger und berechtigter, wie thatsächlich erwiesener Grund für die Tarifgestaltung. Er äußert sich in dem Gebote, das letzte Theilchen unausgeschöpfter Kraft aus der Eisenbahnanlage zu gewinnen.

§ 644. Fünftens endlich wirkt als Bestimmungsgrund mit der wirthschaftspolitische.

Bei dem mächtigen Einfluß, den die Eisenbahntransporte auf den Zustand der Volkswirthschaft üben, ist die Erleichterung oder Erschwerung derselben durch niedrigere oder höhere Beförderungspreise für Produktion und Absatz der einzelnen Landestheile, für die Wanderung der Bevölkerung von entscheidender Bedeutung. Der Gegensatz gewisser Interessengruppen des östlichen Deutschland gegen die Wohlfeilheit der Personenbeförderung auf den Eisenbahnen oder das Verlangen derselben Interessengruppen

nach wohlfeiler Beförderung ihrer ländlichen Produkte nach dem westlichen Deutschland, wie wir sie aus der Gegenwart kennen, sind Beweise dafür.

Noch mehr tritt die Bedeutung der Eisenbahntarife für die Wirthschaftspolitik hervor in den Beziehungen der verschiedenen Volkswirthschaften zu einander. Die Erleichterung der Ausfuhr, die Erschwerung der Einfuhr oder das Gegentheil von beiden greifen in die äußere Handelspolitik gerade so ein, wie die Sätze des Zolltarifs, die Exportprämien u. s. w. Es ist nur eine andere Form für denselben Zweck. Ein Beispiel, wie selbst innerhalb derselben Volkswirthschaft durch das Mittel der Eisenbahntarife Zollpolitik getrieben wird, haben wir vor wenigen Jahren in Deutschland — einen Rückfall in eine nicht lange überwundene Vergangenheit — erlebt, da die aus dem Selbstkostenstandpunkte begründeten Staffeltarife der preußischen Eisenbahnverwaltung wieder aufgehoben werden mußten, weil dadurch eine freihändlerische Konkurrenz preußischen Getreides gegen bayerisches oder hannoversches Getreide befördert wurde.

Wenn der wirthschaftspolitische Bestimmungsgrund der Eisenbahntarife, so sehr wie irgend etwas an dem Wesen der Eisenbahnen, auf die Instanz der Staatsgewalt verweist, in deren Hand solche Kompetenz im modernen Staate ruhen soll, — so schließt dies keineswegs aus, daß auch in den Privatbahnsystemen analoge Tendenzen verfolgt werden, nur daß es gleichsam illegitime Prätendenten sind, welche sich solche Macht anmaßen. Die große Eisenbahngesellschaft in England bringt einen neuen Seehafen in Konkurrenz mit dem alten, giebt jenem wohlfeilere Tarifsätze als diesem. Oder ohne positive Absicht wirkt sie gerade durch Hintansetzung dieser Rücksicht, vermöge ihrer Tarifgestaltung aus dem Grunde der Absatzerweiterung, auf einen wirthschaftspolitischen Erfolg hin, der sich in jedem Falle vor einem höheren Forum zu verantworten hat als vor der Eisenbahngesellschaft selber.

§ 645. Wir betrachten jetzt die *thatsächlichen* Erscheinungen der Eisenbahntarife auf die Wirksamkeit hin, mit welcher sich in ihnen die eben dargelegten Gründe der Preisbestimmung offenbaren.

Und zwar zuerst die *Personentarife*.

Die Eisenbahnakte für die Liverpool-Manchester-Bahn weiß in ihren Tarifmaximis noch nichts von einer Verschiedenheit der Fahrklassen; sie kennt nur für Güter eine Klassenabstufung. Eine *zweite* Klasse entwickelt sich allmälig auf den englischen Eisenbahnen in so

dürftiger Beschaffenheit, daß bis zur heutigen Stunde dieselbe an Ausstattung meist tief unter der in Deutschland gewohnten Beschaffenheit steht und jetzt die beim Alten gebliebene II. Klasse der einen Bahn von der fortgeschrittenen III. Klasse der anderen Bahngesellschaft überholt ist*).

Der älteste Tarifreformer, William Galt, will in seinem radikalen Projekte von 1843 für Schnellzüge (35 englische Meilen in der Stunde) nur eine einzige Klasse. Für langsame Züge (15—25 englische Meilen in der Stunde) nur zwei Klassen.

Mit der größten Mühe gelingt es der Gesetzgebung des Jahres 1844**), den Eisenbahngesellschaften einen Zug (täglich) aufzulegen, der eine III. Klasse mit sich führt; für dieses Opfer (zu 1 Penny für die englische Meile) wird die Freiheit von der Passagiersteuer diesen „parlamentarischen" oder „wohlfeilen" Zügen zugestanden. Bei den eingehenden Debatten des Unterhauses im Jahre 1844 fragt ein Vertreter der Eisenbahngesellschaften: was man denn für eine Bürgschaft dagegen habe, daß außer armen Leuten in der III. Klasse etwa auch anständige Leute fahren könnten, falls man die Wagen der III. Klasse erträglich einrichte. Es wird aus dem Revier der großen Industrie, Lancashire und Yorkshire, seitens der Eisenbahnverwaltungen darauf hingewiesen, daß die Geschäftsleute, auch die wohlhabendsten, in jener Gegend so sparsam seien, die wohlfeilste Klasse zu benutzen, selbst bei dem damals üblichen Zustande, wo die Wagen offen waren und die Passagiere sich gegen die Unbill der Witterung durch Regenschirme u. dgl. schützen mußten.

Hier ist deutlich bezeugt, daß der erste Grund für die Errichtung

*) Man vergleiche etwa die Wagen II. Klasse, in die man heute einsteigt, wenn man in Queenborough landet, mit den Wagen III. Klasse, auf denen man von London nach Cambridge fährt; die ersteren gehören der London, Chatham and Dover, die anderen der Midland.

**) Die Ansicht, daß „die Einführung der III. Klasse in England nicht freiwillig erfolgt sei, sondern durch Gesetz vom 9. August 1844 erzwungen worden sei", wie Ulrich (Personentarifreform und Zonentarif. Berlin 1892, S. 115) sagt, geht ein wenig zu weit. In Wirklichkeit (vgl. meine Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik. I, 125 f.) gab es schon vor dem Gesetze von 1844 eine freiwillig eingeführte III. Klasse auf mehreren Bahnen; sie spielte sogar auf einzelnen eine hervorragende Rolle. Die Manchester-Leeds-Bahn hatte im Jahre 1842 nicht weniger als 69 Procent ihrer Passagiere in III. Klasse, nur 8 Procent in I. Klasse; die Glasgow-Greenock 64 Procent in III. Klasse; und ähnlich mehrere andere Bahnen. Es fiel dem gegenüber schon damals auf, daß die Grand Junction nur 12 Procent ihrer Passagiere in III. Klasse und 54 Procent in I. Klasse hatte, und man brachte die Höhe ihrer Dividende (10 Procent) damit in Zusammenhang, während jene anderen Bahnen nur 1—5 Procent Dividende zahlten.

einer niedrigeren, zumal einer III. Klasse bei dem Personenverkehr die Rücksicht auf die Leistungskraft der verschiedenen Gesellschaftsklassen gewesen ist.

Von der anderen Seite her wird dieser Grund bestätigt durch die Thatsache, daß — der englischen Gesetzgebung des Jahres 1844 verwandt, nur mit weit wirksameren Konsequenzen — die positive Fürsorge der preußischen Staatsbahnverwaltung sich eifrig der dritten Fahrklasse angenommen, ja eine vierte Fahrklasse obenein eingerichtet hat.

§ 646. Während aber aus solchen Impulsen die dritte Klasse des Personenverkehrs ins Leben gerufen und zumal auf den deutschen Eisenbahnen ausgedehnt wurde, ergab sich auf den englischen Eisenbahnen, aus dem freien Erwerbstriebe der Aktiengesellschaftsverwaltung, nicht aus irgend einem Gefühl der Verpflichtung für die ärmeren Klassen, ein anderes Resultat.

Wohl erklärte noch im Jahre 1866 der Direktor der Great Northern in England vor der königlichen Untersuchungskommission über die Eisenbahnen, seine Gesellschaft beschränke die Beförderung der Passagiere dritter Klasse so viel wie möglich; denn zwar werde bei größerer Reisegelegenheit die Zahl derselben voraussichtlich bedeutend zunehmen, aber wahrscheinlich auf Kosten der Dividenden, weil die jetzigen Passagiere zweiter Klasse sich künftig der dritten Klasse bedienen würden. Und ähnlich die anderen Eisenbahndirektoren.

Dann aber brach die Verwaltung der Midland Bahn. Im Jahre 1872 führte sie die dritte Klasse bei allen schnellen Zügen ein. Die anderen großen Bahngesellschaften sind ihr bald gefolgt. Und der Erfolg war die Ueberraschung, daß der ganze Standpunkt, von dem aus die dritte Klasse bisher behandelt worden war, zusammenfiel, daß sich die Entwicklung der dritten Klasse — ob nun ärmere oder wohlhabendere Leute sich ihrer bedienen — nicht nur als eine unerwartet große, sondern auch mit dem Vortheil des Eisenbahnkapitals enge verknüpft zeigte. Der hauptsächliche Schauplatz dieser neuen Erfahrung, die Midland, ist gegenwärtig an dem Punkte angelangt, daß von der gesammten Einnahme aus dem Personenverkehr (1895: 2139246 £) 91 Procent aus dem Verkehr der dritten Klasse fließen. Die anderen großen Bahnen haben nicht sehr verschiedene Ergebnisse: die London and North Western (1895: 3699507 £) 80 Procent, die Great Northern (1895: 1321004 £) 86 Procent, die Great Western (1895: 3307456 £) 85 Procent.

Die Erfahrung, welche jetzt ein volles Vierteljahrhundert umfaßt, hat die Verwaltungen der englischen Eisenbahnen gelehrt, daß die ursprüngliche Vorstellung von dem Motive der Einführung einer dritten Passagierklasse eine irrthümliche war, daß die Ausdehnung derselben vielmehr im Einklange mit dem eigenen Interesse ihres werbenden Kapitals steht.

§ 647. Was bedeutet diese Erfahrung, gemessen an der Mannigfaltigkeit der Bestimmungsgründe der Tarifsätze, die wir vorhin kennen gelernt haben?

Das Entgegenkommen an die Bedürfnisse der ärmeren Klassen ist jetzt ein viel weiter gehendes gewesen als das einstmalige, welches unter dem Drucke einer öffentlichen Verpflichtung aus dem Grunde der minderen Leistungskraft geschah, in der Meinung ein Opfer für diese Bedürftigkeit zu bringen. Was man jetzt gethan hat, ist aus dem Grunde der Ueberzeugung geschehen, daß die dargebotene und in großer Menge benutzte Gelegenheit zur wohlfeilen Beförderung kein Opfer des Eisenbahnkapitals gefordert, sondern eine nützliche Verwendung dafür geboten hat.

Und warum?

Die Antwort auf diese Frage findet in dem Vorrath der von uns zusammengestellten Gründe mehrere, welche die Erklärung geben.

Erstens und vor allem sind es die geringeren Kosten der Beförderung („variablen" Kosten), welche mit den geringeren Fahrsätzen harmoniren. Die Ersparung an Kosten entspringt einmal aus der wohlfeileren Herstellung der Personenwagen dritter Klasse (verglichen mit den Wagen der ersten, z. Th. der zweiten); sie entspringt zweitens aus der besseren Ausnutzung der verfügbaren Plätze, d. h. der Verminderung der „todten Last" (wofür wir oben § 635 Belege angeführt haben); sie entspringt drittens aus der so viel kleineren normalen Last jedes Platzes der dritten Klasse, welche der Zug zu schleppen hat. Es ist nicht gewagt, jeden dieser drei Ansätze wie 1:2 anzunehmen; und es würde sich daraus ein Kostenverhältniß wie 1:6 ergeben, welches seinerseits mit den sonstigen Kosten des Betriebes in Zusammenhang zu bringen wäre.

Zweitens und im Zusammenhange mit dem ersten Grunde ist es das Interesse der Absatzerweiterung, welches mitwirkt. Vermöge der bis 1872 in England üblichen Beförderungsgelegenheit konnte eine latente Menge des Verkehrsbedarfs nicht befriedigt werden. Es mochte

die Niedrigkeit der Fahrsätze den Eisenbahnverwaltungen an sich nicht lockend erscheinen, die ausgedehnteste Gelegenheit zur Beförderung mit allen schnellen Zügen zu gewähren. Indessen erschien dieses doch als der geeignete Weg, neben dem bisher erzielten Gewinne aus den höheren Fahrklassen einen Zusatzgewinn, ob auch einen bescheidenen, zu erobern, der zur vollkommeneren Ausnutzung des Anlagekapitals führte.

Nur sehr eingehende Berechnungen an dem Material der Eisenbahnverwaltungen können Aufschlüsse darüber geben, in wie weit dieser zweite Grund gegenüber dem ersten eine Bedeutung hat, insbesondere welche Bedeutung er behalten hat, nachdem er sie ursprünglich gehabt hat.

Es hat sich endlich der wirthschaftspolitische Grund mit den anderen Gründen vermengt.

Die Eisenbahndirektoren in England, welche diese Reform veranlaßt haben, reden seit einem Menschenalter selber mit Vorliebe von der Erleichterung der „Cirkulation der Arbeitskräfte". In der That sind noch in den letzten Jahrzehnten merkwürdige Beobachtungen gemacht worden über die großen Abstände der Lohnhöhe in den verschiedenen Grafschaften Englands. Beobachtungen freilich, die unterdessen durch entgegengesetzte wirthschaftspolitische Erwägungen gekreuzt worden sind. Denn vor zwanzig Jahren noch bezeichnete man es als einen Mißstand, daß in den landwirthschaftlichen Gegenden des südlichen England die Löhne viel niedriger seien als in den industriellen Gegenden der nördlichen. In der allerneuesten Zeit aber klagt man über die Entvölkerung der landwirthschaftlichen Grafschaften und implicite über die erleichterten Gelegenheiten, sie zu verlassen.

§ 648. Die Wirksamkeit jener Bestimmungsgründe zeigt sich nun nicht bloß bei der Verschiedenheit der Fahrklassen. Eine andere Erscheinung ist die verschiedene Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge.

In seiner Abhandlung über die „Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen"*) berechnet Launhardt als vortheilhafteste Höhe des Fahrgeldes für „Schnellzüge" und für „Personenzüge":

Reiselänge	III. Klasse		II. Klasse	
	Personenzüge	Schnellzüge	Personenzüge	Schnellzüge
km	Mark	Mark	Mark	Mark
200	5,81	9,69	10,69	17,22
2000	29,22	53,14	58,27	99,79

*) Archiv für Eisenbahnwesen. 1890, 957.

Diese Berechnung zeigt viel weitere Abstände als die wirklichen Tarifsätze, wie sie beispielshalber auf den preußischen Staatsbahnen gelten, nämlich für

II.	Klasse	per	Kilometer	6	Pfg.	in Personenzügen
„	„	„	„	6,67	„	„ Schnellzügen
III.	„	„	„	4	„	„ Personenzügen
„	„	„	„	4,67	„	„ Schnellzügen.

In dieser wirklichen Tarifgestaltung ist also die Verschiedenheit der Kosten bei verschiedener Schnelligkeit des Zuges nur mäßig zur Geltung gebracht. Die Kosten entstehen daraus, daß neben anderen Gründen (so u. a. demjenigen, daß die Wirkung der durch die einzelnen Achsen ausgeübten Stöße mit dem Quadrate der Zuggeschwindigkeit wächst) die höchste Zahl der Wagenachsen, welche korrekter Weise, und so nach der in Deutschland herrschenden Uebung, in die Züge eingestellt werden dürfen*)

bei einer Geschwindigkeit von

		in folgender Art abnimmt
unter	50 km in der Stunde . . .	100
„	50—55 „ „ „ „ . . .	80
„	55—60 „ „ „ „ . . .	70
„	60—65 „ „ „ „ . . .	60
„	65—70 „ „ „ „ . . .	50
„	70—75 „ „ „ „ . . .	45
„	75—80 „ „ „ „ . . .	40
„	80—85 „ „ „ „ . . .	35
„	85—90 „ „ „ „ . . .	30

Eine Bewährung dieser Ursache ist die Gewohnheit, die besonders wohlfeilen Ferienzüge, Exkursionszüge, Extrazüge (so zumal in England) besonders lang zu machen und langsam fahren zu lassen.

Auf der anderen Seite ist der Wetteifer der Eisenbahnen, immer höhere Leistungen an Schnelligkeit zu produciren, bei gleichbleibenden Fahrsätzen und deren Reinerträgen einer Verwohlfeilung der Preise gleichzusetzen, weil die größere Schnelligkeit höhere Kosten verursacht.

Im Einzelnen sind die Voraussetzungen der Schnelligkeit für jedes Land verschiedene, ein Vergleich der Leistungen in den verschiedenen Ländern ist schwierig, weil alle diese Umstände zu berücksichtigen sind, weil es nicht bloß darauf ankommt, die Spitzen der Fortschritte, sondern

*) Claus, in Röll's Encyklopädie, Art. Fahrgeschwindigkeit. Bd. 3 (1891).

die Gesammtheiten der thatsächlich geübten Schnelligkeit zu würdigen*). Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit in den Schnellzügen im Sommer 1896 betrug in der Stunde 54,1 km auf den preußischen Staatsbahnen (3,8 Procent mehr als im Sommer 1890); in Frankreich 51,6 (6 Procent mehr als 1890); in Belgien 49,3 (2,1 Procent mehr als 1890).

§ 649. Verschiedenheit der Kosten und das Interesse der Absatzerweiterung sind die Antriebe für die Ermäßigungen, welche die Personentarife gewähren in Gestalt von Rückfahrkarten, Rundreisebilleten, „zusammenstellbaren Fahrscheinheften", Kilometerheften u. dgl. m.

In der Sprache des sonstigen Geschäftslebens ist es ein Rabatt, welcher bei diesen Kategorien gegeben wird für die größere Absatzmenge, folgend dem Princip der möglichst gesteigerten Ausnutzung des einmal festgelegten Kapitals.

Thatsächlich spielt bei dem heutigen Eisenbahnbetrieb diese Rabattgewährung eine große Rolle. In der preußischen Staatsbahnverwaltung vertritt sie seit einer Reihe von Jahren geradezu die längst in Aussicht genommene direkte Ermäßigung der Personentarifsätze. Hier einige Zahlen:

Es wurden überhaupt im Jahre 1896/97 zurückgelegt 762 Millionen Personenkilometer in II. Klasse; hievon kamen auf den Rückfahrverkehr 52,33 Procent; es wurden zu gleicher Zeit zurückgelegt 2280 Millionen Personenkilometer in III. Klasse; davon kamen 49 Procent auf den Rückfahrverkehr. Bei der II. Klasse kam 43,51 Procent der Einnahme, bei der III. Klasse 47,30 Procent der Einnahme aus dem Rückfahrverkehr.

Im Einzelnen zerfiel dieser Rückfahrverkehr in folgende Arten:

	zurückgelegte Personenkilometer
1. Gewöhnliche Rückfahrkarten	2139 Millionen
2. Arbeiterrückfahrkarten . .	145 „

*) Vgl. hierüber die Polemik, die sich im „Archiv für Eisenbahnwesen" an das Buch von E. Foxwell und F. C. Farrer, Express trains English and foreign (London 1889) geknüpft hat: Jungnickel, Jahrgang 1890, 44 ff., 622 ff.; Jahrgang 1891, 1 ff. Vgl. ferner Blum, Archiv. 1897, 206 ff. W. M. Acworth, Mittheilungen über die englischen Eisenbahnen und deren neuesten Fortschritte, in der Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie. Jahrgang 1897. Vgl. besonders Heft 23.

	zurückgelegte Personenkilometer	
3. Arbeiterwochenkarten	340	Millionen
4. Sommerkarten	98	„
5. Sonderrückfahrkarten	270	„
6. Zeitkarten	554	„
7. Schülerkarten	37	„
	3583	Millionen.

Hiezu kommen 8. die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte, deren 109129 gelöst wurden und zwar auf Entfernungen

von 600— 700 km	17,76	Procent
„ 701—1000 „	30,96	„
„ 1001—1500 „	30,19	„
„ 1501—2000 „	11,79	„
über 2000 „	9,30	„

Eine andere Form, welche vollends den Charakter eines Rabatttarifes hat, welche in Preußen bisher nicht eingeführt worden, dagegen auf süddeutschen Staatsbahnen, so namentlich in Baden, seit einigen Jahren angewendet ist — besteht in den Kilometerheften, welche für eine größere Kilometerzahl, sage tausend, abgegeben werden mit einem entsprechenden Abzug von dem Normaltarife, damit dann für die einzelne Fahrt eine Anzahl der Kilometerscheine in Zahlung gegeben werden kann. Diese Form des Rabatts befreit den Reisenden von dem Zwange der anderen Formen, die ihn von vorneherein an eine bestimmte Route binden, oder wenigstens an bestimmte Reiseziele. Dafür bleibt die Mühe für die Behörden und für den Reisenden, jedesmal für eine Reise ein neues Billet zu lösen*).

*) Ulrich (Personentarifreform und Zonentarif, 93) meint: „Daß man bei einer Reise von 100 km eine erhebliche Ermäßigung des Fahrpreises erhält, wenn man 50 km hin und und ebenso viel zurück innerhalb einer bestimmten Frist fährt, dagegen bei einer Reise von 1000 km, wenn man gar nicht oder nicht innerhalb einer bestimmten Frist zurückkehrt, keine Ermäßigung, das läßt sich wohl vom Standpunkte einer Privatbahn rechtfertigen, welche den Reisenden zu veranlassen sucht, auf ihren Linien hin- und zurückzufahren, aber nicht von einem allgemeinen Standpunkte, vom Standpunkte einer Staatsbahn. Man ist auch jetzt allgemein darüber einverstanden, daß eine Reform auf gemeinwirthschaftlicher Grundlage zunächst eine Beseitigung dieser vielen Sonderbegünstigungen und statt dieser die Einführung einfacher ermäßigter Fahrpreise für Jedermann zum Ziele nehmen muß." Mir scheint die hier hervorgehobene Inkonsequenz unseres Fahrkartenwesens beseitigt zu sein durch die anderswo üblichen Rabatte für große auf einmal bezahlte Mengen von Kilometern. Mir scheint

In England werden jetzt für einen großen Theil des Landes von allen großen Städten nach allen in dem Revier derselben Bahngesellschaft liegenden Sommerfrischen und Vergnügungsorten von Freitag bis Dienstag gültige Wochen-Ende-Rückfahrkarten ausgegeben um wenig mehr als den einfachen Fahrpreis; sie dienen thatsächlich zugleich dem Verkehr für die dazwischen liegenden Orte.

Inmitten dieses Reichthums an Specialitäten des Personentarifs giebt es eine Art, welche ein Problem aufwirft. Es sind die Platzkarten, welche die preußische Staatseisenbahnverwaltung seit 1892 eingeführt hat.

Sie müssen neben dem sonstigen Fahrgelde gelöst werden, um einen (nummerirten) Platz in den Durchgangsschnellzügen (D-Zügen) zu bezahlen, und zwar je nach Fahrklasse und Entfernung verschieden (1 Mark für die III. Klasse, 2 Mark für die II. und I. Klasse; für Strecken bis 150 km die Hälfte). Die Einnahme daraus war 1896/97: 2,42 Millionen Mark.

Wegen der bequemeren Einrichtung der neuen Wagen ließe sich dieser Zuschlag ausreichend durch die größeren Kosten der Beförderung erklären. Indessen widersteht dieser Erklärung die amtliche Rechtfertigung im Landtage aus dem Munde des Ministers der öffentlichen Arbeiten, welcher den Zuschlag als Mittel der Abhaltung des Lokalverkehrs bezeichnet, der den prompten Verkehr dieser schnellsten Züge stören würde.

Der Erklärungsgrund ist in der That ein neuer. Er kreuzt sich mit den sonstigen Gründen in ähnlicher Weise wie etwa bei den Gründen der Besteuerung von Verbrauchsartikeln der Grund einer Beschränkung der besteuerten Konsumtion.

Im Uebrigen könnte der nächstliegende und einfachste Erklärungsgrund bestehen bleiben um dessentwillen, weil jene amtliche Rechtfertigung nicht sowohl als eine objektiv begründete denn vielmehr im Zusammenhange mit einer Situation aufzufassen ist, in welcher seit vielen

ferner die Erklärung solcher konsequenter oder inkonsequenter Begünstigungen (auch im Staatsbahnsystem) möglich zu sein aus dem Princip der Absatzerweiterung; wie ich denn überhaupt dem Gegensatze von privatwirthschaftlicher und gemeinwirthschaftlicher Tarifgestaltung nicht erhebliche Bedeutung beilege. Thatsächlich ist das Motiv der Rückfahrkarten u. dgl. doch wohl nicht auf das „privatwirthschaftliche" Interesse der einzelnen Eisenbahngesellschaften beschränkt, die Reisenden auf ihrem Netze festzuhalten. Der Gegenbeweis liegt in der Größe der arrondirten Netze der englischen und französischen Eisenbahngesellschaften, welche in der Mehrzahl der Fälle sicher sind, daß der Reisende auf ihrem Netze auch heimkehrt, weil er keine Wahl hat.

Jahren eine Ermäßigung der Personentarifsätze gefordert wird, und das Eingeständniß einer Erhöhung derselben unbequem ist.

§ 650. Der Zonentarif*) und seine letzte Konsequenz, der Einheitstarif, gehen theils von dem Grunde der Kosten, theils der Absatzerweiterung, theils von wirthschaftspolitischen Gesichtspunkten aus, die freilich ebenso diskutabel sind wie die Kostenberechnung, welche zu diesen vermeintlich neuen Formen des Personentarifwesens führt.

Das Reformprojekt William Galt's aus dem Jahre 1843, das wir vorhin nannten, ist kein Projekt für den Einheitstarif (oder auch nur den Zonentarif) obwohl es unmittelbar an die damals (1840) in England eingeführte Pennyportoreform, wie so viele Reformprojekte nach Galt, anknüpft. Es hält noch an den Meilensätzen fest, und begnügt sich damit, die bestehenden Meilensätze auf den vierten bis achten Theil zu ermäßigen.

Enger schließt sich an das Vorbild der Postreform Raphael Brandon an (Railways and the public. 1868). Er will schlechthin für alle Entfernungen einen einheitlichen Satz durch das ganze Vereinigte Königreich von Großbritannien und Irland, nur abgestuft nach drei Fahrklassen: 25 Pfg. für die III. Klasse, 50 Pfg. für die II. Klasse, 1 Mark für die I. Klasse. Er begründet dieses Reformprojekt ebenso, wie Rowland Hill das seinige, durch die Behauptung, daß die Kosten der Beförderung durch die Entfernung nicht beeinflußt werden. Bei der Briefpost hat diese Behauptung eine relative Berechtigung dadurch, daß die Geringfügigkeit des Einflusses der Entfernung auf die Kosten durch die sonstigen Kosten der Briefbeförderung überwogen wird. Für die Beförderung auf den Eisenbahnen, von Personen oder Gütern, ist die Behauptung eine arge Uebertreibung.

Dem englischen Beispiel sind bald mehrere deutsche Projekte gefolgt, ja man hat geradezu den Namen „Personenporto"**) gewählt, um auf das Vorbild der Postreform sich noch deutlicher zu berufen. Von der Personenbeförderung, auf welche die beiden Engländer sich beschränkten, hat Perrot***) die Reform auf den Güterverkehr aus-

*) Vgl. Franz Ulrich, Personentarifreform und Zonentarif. Berlin 1892. Launhardt, Das Personenporto auf den Eisenbahnen, in der Zeitschrift „Zur guten Stunde". 1889. Nr. 26. Meine Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik. Bd. II (1875), S. 525—541.

**) Th. Hertzka, Das Personenporto. Wien 1885. Scharling, Conrad's Jahrbücher. 1886. Bd. 46, 289 ff.

***) Anwendung des Pennyportosystems auf den Eisenbahntarif. Rostock 1873.

dehnen wollen. Und neuerdings hat ein Mann aus Kalifornien einen einheitlichen Portosatz der Eisenbahnen durch das ganze Gebiet der Vereinigten Staaten für alle landwirthschaftlichen Erzeugnisse zur Beseitigung der agrarischen Beschwerden gefordert*). Den Muth der vollendeten Folgerichtigkeit aber hat in England ein Mann gehabt, welcher die Verstaatlichung der Eisenbahnen behufs Unentgeltlichkeit der Eisenbahnfahrten verlangt hat**).

Solchen Versuchen gegenüber sind die deutschen Zonentarifprojekte gemäßigte. So der im Jahre 1888 veröffentlichte Vorschlag, für jede Entfernung im Deutschen Reich, die über 50 km hinausgeht, einen Tarifsatz von 1 Mark für die III. Klasse, 2 Mark für die II. Klasse, 6 Mark für die I. Klasse einzuführen. Auch sie sind unhaltbar***).

§ 651. Wir lassen diejenigen Erörterungen bei Seite, welche (wie es das Vorbild dieser Reformer, Rowland Hill, gethan) für den Nothfall, d. h. für den Fall, daß finanzieller Schaden aus der Reform dennoch entstehen sollte, die „mittelbaren Vortheile" bereit halten. Darüber haben wir gesprochen.

Es handelt sich hier um die Rechtfertigung aus den Kosten, worauf jene Pläne sich in erster Reihe stützen.

Der leitende Gedanke des Zonentarifs ist die Nichtberücksichtigung der Entfernung bei der Bemessung des Beförderungspreises. Der Nahverkehr wird durch die radikalsten Projekte der Art, und vollends durch den Einheitstarif, ungünstiger behandelt als durch die heute geltenden Tarifsätze. Beispielshalber ist der Fahrpreis für die III. Klasse auf allen Strecken der Berliner Stadtbahn einheitlich 10 Pfg.

Daß aber für derartige kurze Entfernungen der Unterschied der Entfernung schon jetzt von dem bestehenden Tarife außer Acht gelassen wird, beweist nichts gegen die Berücksichtigung der Entfernungen für lange

*) A novel proposition, revolutionizing the distribution of wealth: farm products moved as mail matter at a uniform rate for all distances. By David Lubin. Sacramento, California 1893. Auch ins Deutsche übersetzt: Rostock 1893.

**) R. A. Cooper, Free Railway travel. London 1891.

***) Foville, La transformation des moyens de transport et de ses conséquences économiques et sociales (Paris 1880, p. 56) führt das Journal officiel vom 7. Juni 1877 an, welches mittheilt, das Projekt R. Brandon's sei 1877 in Englisch Birmah zur Durchführung gelangt, sagt aber nichts über den Erfolg: „on a essayé là d'un prix invariable, indépendant de la distance parcourue, comme pour les omnibus de Paris etc. Le billet coûte 1 fr. 25 cent., 0,60, ou 0,30 selon la classe."

Strecken. Denn für kurze Entfernungen ist richtig, was für lange Entfernungen falsch ist — die Kostenrechnung Rowland Hill's, nach welcher die Unterschiede der Entfernung vor den sonstigen Kosten verschwinden. Für die Briefpost gilt dieser Grundsatz auch bei verhältnißmäßig weiten Entfernungen, für die Eisenbahn nur bei kurzen Entfernungen.

Eine Verkennung dieser Wahrheit hat schon darum eine große Tragweite, weil die überwiegende Mehrzahl der Reisenden nur verhältnißmäßig kurze Strecken zurücklegen, auf Kosten der Mehrzahl also ein Vortheil der Minderzahl zugewendet wird. Auf den preußischen Staatsbahnen betrug (1889/90) die Zahl der Fahrten bis 20 km 71 Procent aller Fahrten, der Fahrten bis 50 km 89 Procent. Im Durchschnitt ist jede Person (1896/97) 23,7 km befördert worden. Selbst bei der Briefpost hat der Einheitssatz neuerdings die Nothwendigkeit einer Herabsetzung des Portos für den Nahverkehr hervorgerufen durch die experimentelle Thatsache konkurrirender Privatpostunternehmungen, welche mit einem Porto von 3 Pfg. (statt 10 Pfg.) Gewinne erzielen.

Auf der anderen Seite schließt der niedrige Satz für weite Entfernungen die Gefahr von Einnahmeverlusten für die Eisenbahnverwaltung ein.

§ 652. Man beruft sich auf das Beispiel der englischen Briefportoreform, um zu zeigen, daß die Verwohlfeilerung des Portos keine Ausfälle der Einnahmen zur Folge gehabt habe. Mit Unrecht. Schon deshalb weil die Thatsache selber nicht richtig ist. Die Postreform von 1840 hat die Reineinnahme der englischen Post von 1,6 Millionen £ auf ½ Millionen £ herabgebracht, erst 1872 wurde der Ueberschuß von 1839 wieder erreicht. Und unter welchen Umständen ist dies gekommen? Das Porto von London nach Edinburgh war 1839 3½ Mark, für andere Entfernungen entsprechend. Der Einfluß, den die plötzliche Einführung des Pennyportos haben mußte in der Richtung der Vermehrung der Briefzahl, hat aber allein nicht genügt, die Einnahme allmälig wieder herzustellen (ganz neuerdings mehr als zu verdoppeln) — die gesammte Entwicklung der englischen Volkswirthschaft, der Eisenbahnen, die damals erst recht sich ausbreiteten, die Verdoppelung der Bevölkerungszahl, der Aufschwung von Industrie und Handel, alles dieses hat dazu beigetragen.

Was aber könnte das Vorbild der Briefpost für die Personenbeförderung der Eisenbahnen überhaupt beweisen? Die Eisenbahntarifreformer versichern, die Steigerung des Verkehrs, welche die Folge der wohlfeileren

Fahrsätze sein werde, solle das Minus der Fahrsätze einholen; denn die Betriebskosten würden nur unerheblich zunehmen, weil durch den vergrößerten Verkehr eine bessere Ausnutzung der Sitzplätze erfolgen werde, welche die doppelte sein könne verglichen mit der gegenwärtigen Ausnutzung. Analog wie die Postverwaltung eine viel größere Menge Briefe mit demselben Betriebsmaterial und daher denselben Kosten bewältigt habe.

Auch die Post gelangt bald an einen Punkt, wo sie beides steigern muß. Die Personenbeförderung der Eisenbahnen aber gelangt viel schneller dahin.

Die Beförderung eines Reisenden auf den preußischen Staatsbahnen verursacht für jedes Kilometer, von den festen Selbstkosten abgesehen, im Durchschnitt 2,47 Pfg. veränderliche Kosten*). Selbst bei hoher Steigerung des Verkehrs und der Ausnutzung der Sitzplätze würde dieser Betrag gegenüber den vorgeschlagenen Reformtarifen, selbst den höchsten derselben, bedeutenden Schaden verursachen.

§ 653. Daß eine Vermehrung des Verkehrs durch Tarifermäßigungen herbeigeführt wird, ist im Allgemeinen nicht zu bestreiten. Wie groß sie ist, darüber kann nur die Erfahrung des besonderen Falles entscheiden.

Aber ohne Experimente über die Wirkung der Reformpläne läßt sich nachweisen, daß die jetzt etwa 25 Procent durchschnittlich betragende

*) Ueber die gegenwärtige Höhe der Personentarifsätze auf den preußischen und deutschen Staatsbahnen äußert sich eine autoritative Stimme in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 26. Februar 1898, in folgender Weise: Die Durchschnittseinnahme für die Person und den Kilometer schwankte im Jahre 1896/97 auf den verschiedenen deutschen Eisenbahnnetzen zwischen 2,72 Pfg. (preußische Staatsbahnen) und 3,22 Pfg. (bayerische Staatsbahnen). Von den übrigen Festlandsstaaten haben nur Oesterreich-Ungarn (2,38) und Belgien (2,45) niedrigere Durchschnittssätze. ... In keinem Lande der Welt sind regelmäßige Fahrpreise für die unteren und ärmsten Bevölkerungsklassen so billig, wie in Norddeutschland die der IV. Wagenklasse (2 Pfg. für Person und Kilometer), ein Satz, der für Arbeiter im Verkehr von ihren Wohnungen zur Arbeitsstätte sogar auf die Hälfte herabgesetzt ist, für Massenbeförderung von Arbeitern in Gesellschaft von mindestens 30 Personen auf 1½ Pfg. Auf den Londoner Eisenbahnen beträgt der Durchschnittssatz in den billigsten Arbeiterzügen 1,7 Pfg. Die Preise der Berliner Stadtbahn- und Vorortszüge sind niedriger als irgendwo. Die Londoner Vorortsbahnen haben 3–4mal so hohe Preise ... Die Gesammtzahl der auf den preußischen Staatsbahnen gefahrenen Personen ist von 1892/93 bis 1896/97 von 324,5 auf 436,7 Millionen gestiegen, die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer von 7894 auf 10333 Millionen.

Ausnutzung der Plätze auf den Eisenbahnen Europas, so plausibel ihre Steigerung dem oberflächlichen Betrachter erscheint, auf große Schwierigkeiten der Erhöhung stößt.

Die Durchschnittszahl ist es, die hier wie so oft bei statistischen Daten den Einblick trübt. In dem Durchschnitt der 25 Procent stecken die Züge, deren Sitzplätze nahezu und ganz ausgenutzt werden, und die Züge, die fast leer fahren müssen. Und warum müssen diese letzteren fast leer fahren, wie kann man es dahin bringen, daß sie gefüllt werden?

Hier haben wir die Verschiedenheit der Jahreszeiten, die Verschiedenheit der Landesgegenden, die Verschiedenheit der Hauptzüge und der Nebenzüge. Daß sich auf einer Anzahl von Bahnen des östlichen Deutschland ein Reiseverkehr wie auf den südwestlichen Bahnen entwickeln läßt, ist zur Zeit ebenso unwahrscheinlich, wie die Aussicht, durch wohlfeile Fahrsätze das Reisen im Februar ebenso beliebt zu machen, wie das Reisen im Juli und August.

Selbst das Briefeschreiben ist eine Mühe, der man sich nicht in schrankenlosem Umfange unterzieht, bloß weil das Porto niedrig ist. Vollends eine Eisenbahnreise setzt Ursachen und Umstände des Geschäfts, der Erholung, des Berufs, der Gesundheit, der Muße und namentlich der außer dem Fahrpreise dazu verfügbaren Geldmittel voraus — Ursachen und Umstände, die eben in gewissen Landestheilen, auf gewissen Hauptstraßen, in gewissen Zeiten vorhanden sind, in anderen fehlen. In demselben Direktionsbezirk innerhalb des preußischen Staatseisenbahnnetzes hat sich ergeben, daß Unterschiede in der Besetzung von Schnellzügen je nach verschiedenen Strecken von 92 Procent bis 3 Procent, bei den Personenzügen von 88 Procent bis kaum 1 Procent stattfinden.

Die Vereinfachung der Fahrklassen ist ein Mittel, die Ausnutzung der Plätze zu steigern. Aber von überspannten Erwartungen hält die Erfahrung ab, daß die Große Berliner Pferdebahn auf ihren frequentesten Linien mit ihrer einzigen Fahrklasse durchschnittlich nur 50—52 Procent der gefahrenen Plätze besetzt hat.

Hienach würde eine Kostensteigerung durch die Vermehrung der zu befördernden Personenzahl eintreten und demzufolge ein Einnahmeausfall, den zu decken die Eisenbahnverwaltung genöthigt wäre, aus ihren sonstigen Einnahmen oder aus den sonstigen Staatseinnahmen.

Dieses Opfer würde wiederum zu Gute kommen denen, welche vorzugsweise die Reisen in die Ferne machen, d. h. der wohlhabenderen Bevölkerung, welche die anderen Voraussetzungen einer Eisenbahnreise

erfüllt, die unentbehrlich sind neben dem Fahrgeld. Ein Kommunismus, der von oben nach unten geht, der die Opfer zum Besten der oberen Klassen von den unteren Klassen verlangt.

§ 654. Zur Popularität und zur Beglaubigung der radikalen Zonentarifpläne in der Oeffentlichkeit hat die Thatsache beigetragen, daß auf den österreichischen und ungarischen Staatsbahnen etwas ähnliches wie der Zonentarif eingeführt worden ist (1889).

Es fragt sich nur, wie weit die Aehnlichkeit geht.

Der österreichische „Kreuzerzonentarif" ist in Wahrheit ein Entfernungstarif. Denn der Tarifsatz wächst regelmäßig mit der Entfernung: nur daß statt eines Kilometers 10, 15, 25, 50 km als Entfernungsmaaßstab dienen. Eine tariftechnische Maaßregel, welche theils aus finanziellen Gründen, theils zur Vereinfachung des Tarifs und der Fahrkartenausgabe getroffen worden ist. Man denke sich, statt des Kilometers wäre noch die deutsche Meile die Einheit der Entfernung, so würde diese Einheit etwa dem Vielfachen des Kilometers auf 10, 15 u. s. w. gleichkommen. Daß es sich dabei um einen Entfernungstarif handelt, ist auch von berufener Stelle ausgesprochen worden.

Der ungarische Zonentarif läßt seinerseits den Tarifsatz mit der Entfernung wachsen, und zwar bis zu 225 km. Nur darüber hinaus bleibt der Satz stehen. Und auch dieser scheinbare Radikalismus wird eingeschränkt dadurch, daß bei allen Reisen, die über Budapest und Agram führen, die Abfertigung nur bis zu diesen Orten erfolgt, dort aber eine neue Karte gelöst werden muß. Die große Mehrzahl der weiteren Reisen innerhalb des ungarischen Staatsbahnsystems kann nur mit Berührung dieser beiden Städte gemacht werden. Jene Ausdehnung des Fahrsatzes hat also nur für einen unbeträchtlichen Theil der Reisen Bedeutung. Darum hat die Verwaltung auf eine Erhöhung des Satzes verzichtet.

Gerade durch diese Mäßigung ist es den Reformtarifen von Ungarn und Oesterreich gelungen, den Verkehr zu steigern und zugleich eine erhebliche Schädigung der Eisenbahnfinanzen zu vermeiden. Für eine maaßlose, für eine radikale Reform, für einen Zonentarif, der sich dem Einheitstarif nähert, oder gar für den Einheitstarif selber beweisen sie nichts.

§ 655. Wir betrachten jetzt die Gütertarife.

Auch hier, wie bei den Personentarifen, ja hier noch mehr tritt

uns die Mannigfaltigkeit der Preisbestimmungsgründe in der thatsächlichen Gestalt der geltenden Gütertarife entgegen.

Man hat wohl die Verschiedenheit der Selbstkosten des Transportes, je nach der Verschiedenheit der Güterklassen, als den vorzugsweise gerechten Bestimmungsgrund bezeichnet. Insbesondere haben die Interessenten des großen Gütertransportes in ihren Tarifstreitigkeiten mit den Eisenbahnverwaltungen, wie sie zumal in einem System von Privatbahnen üblich sind, auf diesen Grund hingewiesen als den unwandelbaren Angelpunkt der Gerechtigkeit, um die Willkür anderer Motive anzuklagen.

Indessen dieses ist eine Uebertreibung. Die Kosten sind ein Grund, einer der verschiedenen Gründe, welche als gerecht anzuerkennen sind in der Bestimmung der Abstufung der Tarifsätze; sie sind aber nicht der einzige Grund.

Es ist gerecht, daß sogenanntes Sperrgut, welches seiner schwierigen Beschaffenheit wegen im Verhältniß zum Gewicht mehr Raum beansprucht, wegen der Kostenerhöhung, die der Eisenbahnverwaltung entsteht, für den Centner einen höheren Satz zahlt, als ein Gut, welches diese Beschaffenheit nicht hat. Es ist gerecht, daß für den Transport von Vieh ein höherer Tarifsatz gezahlt wird als für den Transport von Korn. Denn jeder Centner lebendes Vieh verursacht der Eisenbahnverwaltung aus augenscheinlichem Grunde so viel mehr Kosten als ein Centner Korn.

Es ist aber nicht gerecht, in diesem einen Grunde alle Unterschiede der Tarifgestaltung aufgehen zu lassen.

Vollends ist es ein seltsamer Vorwurf, welcher in der Berücksichtigung des Werthes der Güter (Werthtarif) eine eigenthümliche Willkür der Eisenbahnverwaltungen findet. Denn diese Willkür ist viel älter als die Eisenbahnen selber. Sie hat sich von den älteren Straßen und deren gesetzlicher Regulirung auf die Eisenbahnen einfach übertragen.

Die Worte des Adam Smith, die wir kennen gelernt haben, finden ihre Bestätigung in den parlamentarischen Vorschriften für die Turnpike trusts, wie denn eine Akte von 1798, anknüpfend an zahlreiche ältere Vorgänge, das Weggeld also abstuft: 1 Shilling auf jede 6 englischen Meilen für einen Reisewagen mit 2 Pferden; 8 Pence (d. h. $^2/_3$ eines Shillings) für einen Lastwagen mit 2 Pferden oder Ochsen. Dieses Herkommen geht auf die Kanalkonzessionen über, welche folgende Tarifsätze für das Weggeld normiren: Kohle und Dünger $^1/_2$ Penny per Ton und Meile, Weizen $1^1/_2$ Pence, Wolle $2^1/_2$ Pence, Tuch 3 Pence.

Dem entspricht es, daß die Akte für die Liverpool-Manchester-Eisenbahn, die in so vielen Stücken eine Abschrift der üblichen Kanal-

akte ist, einen in fünf Klassen abgestuften Gütertarif enthält, und zwar einmal für die bloße Benutzung der Bahn, dann für den ganzen Transport.

In dem neuen Moment, welches die Eisenbahn hinzubringt, der Verbindung des Transportes mit dem Straßeneigenthum, liegt wohl ein Grund, wenigstens einen Theil dieser Abstufung auf die Verschiedenheit der Kosten zu setzen, weil die Beförderung von einem Centner Tuch mehr Sorgfalt erfordert als die Beförderung von einem Centner Kohle. Aber die Straße, die Landstraße wie die Wasserstraße, verhält sich völlig gleichgültig zu den Kosten des Centners der einen oder der anderen Waare.

Im ganzen Gebiete der Gütertarife der Eisenbahnen spielt das Moment des Werthes der Güter eine bedeutende Rolle als Bestimmungsgrund der verschiedenen Klassen. Es ist keine blinde Nachahmung dessen, was so viele male gethan und seit Jahrhunderten üblich geworden. Es ist die Bethätigung einer Gerechtigkeit, welche durch eine Masse von Erfahrungen und Empfindungen bezeugt ist.

Jeder Centner der kostbareren Waare genießt in der Erleichterung der Beförderung einen so viel größeren Vortheil als dasselbe Gewicht einer minder werthvollen Waare. Ein Centner Seidenzeug kann, aus Kraft des ihm durch die Beförderung erwachsenen Nutzens, im Verhältniß zu seinem Werthe einen so viel höheren Transportsatz zahlen als der Centner Korn oder Kohle.

§ 656. Wenn die Werthverschiedenheit der Güter den breiten Untergrund aller Gütertarifklassifikation ausmacht und entgegen allen Reformversuchen sich durch die Vernunft der Sache behauptet hat, so tritt daneben die Kostenverschiedenheit in einer Reihe von Formen auf.

Zuerst in der Abfertigungsgebühr, welche gleich anderen „Nebengebühren" für die bestimmten Leistungen erhoben wird, die einem Gute zu Theil werden und die unabhängig von seinem Werthe der Bahnverwaltung Kosten verursachen. Ob ein Gut hoch- oder geringwerthig, ob es eine lange Reise oder eine kurze Reise machen soll, seine Annahme auf der Station, das Verwiegen, Verladen, Abladen, die Ausfertigung der Begleitpapiere, das Bereitstellen und Rangiren der Wagen, sammt den Bestandtheilen des dazu gehörigen Anlagekapitals an Güterschuppen, Geleisen u. s. w. verursacht einen gewissen Aufwand von Kosten, der in der französischen Bezeichnung treffend „frais fixes" genannt wird. Es ist der Betrag, welcher bei den Kosten der Briefbeförderung (freilich völlig verschieden von der Güterbeförderung) so sehr in den Vordergrund tritt, daß dagegen die Kosten der Entfernung verschwinden und thatsächlich

auf dieses Verhältniß der Einheitsportosatz begründet wird, der ein ebenso „fixer" Preis ist wie die Kosten „fixe" sind.

Zweitens in den Staffeltarifen. Sie beruhen darauf, daß regelmäßig die weiteren Entfernungen, in einer fallenden Skala von sage 100 km zu 100 km, niedrigere Einheitssätze erhalten; und dieses stützt sich auf den Grund, daß ein verlängerter Transport aus den Berechnungen der Selbstkosten der Eisenbahn soviel wohlfeiler zu stehen kommt als der kürzere Transport*).

Zugleich aber berührt sich dieser Grund der Staffeltarife mit dem Grunde der Absatzerweiterung, welche mit selbst vermindertem Gewinne darauf ausgeht, den letzten kleinen Rest der Ausnutzung des Eisenbahnkapitals an sich zu ziehen.

Dieses ist vollends der Standpunkt der Differentialtarife, welche ihren Namen von den verschiedenen Frachtsätzen für dieselbe Längeneinheit desselben Gutes erhalten haben — übrigens aber wegen der Allgemeinheit**) der Bezeichnung einen schwankenden, bald weiteren, bald engeren Sinn haben und deren Name neuerdings durch andere, aber kaum präcisere, ihrerseits im Sinne schwankende Namen, wie „Specialtarife", „Ausnahmetarife" verdrängt worden ist.

§ 657. Der Differentialtarif sucht den „Verkehr zu entwickeln", d. h. für die Eisenbahn das Absatzgebiet zu erweitern und dadurch die Eisenbahnanlage gründlicher zu verwerthen. Sein Ausgangspunkt ist das Bestreben, die entfernter liegenden Güter anzuziehen, ihrer Beförderung entgegenzukommen durch niedrigst mögliche Tarifsätze. Die Möglichkeit dieser Erniedrigung ist gegeben durch die erfahrungsgemäße Kostengrenze des Eisenbahntransportes oder durch den Nullpunkt des Gewinnes der Eisenbahnen.

---

*) Auf demselben Grundsatz beruht der Rabatttarif, welcher gewährt wird für große Mengen. Er hat diesen Namen als öffentlicher, Jedermann zugestandener Tarif im Gegensatze zu den Refaktien (Rückvergütungen, Bonifikationen, Frachtvergünstigungen), welche dem einzelnen Verfrachter einen Nachlaß gewähren, und zwar im Privatbahnsystem öfters heimlich, zum Schaden anderer Konkurrenten.

**) Einen sehr weiten Sinn verbindet mit dem Worte Foville (La transformation des moyens de transport. Paris 1880, p. 67) oder der Unterstaatssekretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Legrand, welcher bereits 1843 die Differentialtarife mit den folgenden Worten gerechtfertigt habe: „Les industries de transport par eau, par terre ou par chemin de fer, ne vivent et ne prospèrent que par les tarifs différentiels; c'est en différenciant sagement leurs tarifs qu'elles attirent les marchandises et les voyageurs."

Mit diesem Bestreben läuft parallel der etwaige Antrieb einer Konkurrenz anderer Eisenbahnen (im unentwickelten System der Privatbahnen, an den Landesgrenzen, zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen). Es kreuzt sich damit der wirthschaftspolitische Standpunkt, zumal in einem Staatsbahnsystem, welcher die Behandlung der Gütertransporte nach dem Auslande und von dem Auslande herein unter den allgemeinen Gesichtspunkten der Handelspolitik auffaßt, welcher die Verschiebungen der inländischen Produktion und Konsumtion nach allgemein staatlichen Maaßstäben betrachten soll.

Ein eigenthümliches Beispiel der Konkurrenz der Eisenbahntarife gegen andere Straßen haben wir heutzutage in Deutschland zwischen dem Staatsbahnsystem und den Wasserstraßen. Das normale Interesse der Eisenbahnverwaltung an möglichst vollständiger Ausnutzung ihres Kapitals stößt in diesem Falle auf die Beschwerden der Interessenten des Wasserstraßenverkehrs und zugleich auf den Widerspruch, daß dieselbe Staatsverwaltung Opfer bringt für die Leistungsfähigkeit dieses sich beschwerenden Wasserverkehrs.

Ueber das eigenartige und zwar abnorme Verhältniß der preußischen Staatsbahnen zu den Wasserstraßen des Binnenlandes haben wir oben (§§ 573—578) gesprochen. Der wirkliche Zustand des Wasserstraßenverkehrs hat es demselben möglich gemacht (anders als die Beschwerden vermuthen lassen), sich in folgender Weise zu entwickeln*):

Auf dem Rhein betrug der Gesammtverkehr (nach der dem Landtage vorgelegten Denkschrift über die in der Zeit vom 1. April 1895 bis zum 31. März 1897 ausgeführten Wasserbauten) in den wichtigeren Häfen und Ladeplätzen von Biebrich bis Wesel

im Jahre	1891 . . .	8 299 812	Tonnen
„ „	1896 . . .	12 858 426	„

Die Durchfuhr zu Berg und zu Thal durch die Zollgrenze bei Emmerich betrug nach den Aufzeichnungen des preußischen Hauptzollamtes

im Jahre	1891 . . .	6 163 721	Tonnen
„ „	1896	9 580 369	„

Nach den Aufzeichnungen in 35 deutschen Häfen und Ladeplätzen, sowie an der holländischen Grenzzollstelle, betrug der Gesammtverkehr zwischen den deutschen und den holländischen Rheinhäfen und den mit dem deutschen Rhein in Verbindung stehenden belgischen Häfen

*) Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. 38. Jahrgang. Nr. 16. 1898: Zur Tarifpolitik der preußischen Staatsbahnen gegenüber den Wasserstraßen.

1895	. . . .	23 434 214 Tonnen
1896	. . . . .	30 251 792 „

Der Verkehr in den deutſchen Rheinhäfen allein betrug

1895	. . . . .	15 816 573 Tonnen
1896	. . . . .	20 850 913 „

Auf der Elbe iſt die Einfuhr über die Zollgrenze bei Hamburg von 1 549 809 Tonnen im Jahre 1891 auf 2 335 099 Tonnen im Jahre 1896, die Ausfuhr von 1 787 782 Tonnen auf 1 988 319 Tonnen geſtiegen.

Durchſchnittlich hat auf Rhein, Elbe, Oder der Verkehr 1891—1896 in jedem Jahre um 10 Procent zugenommen.

In Berlin*) betrug 1883 die Zufuhr an Getreide

auf den Eiſenbahnen	. . .	206 204 Tonnen
zu Waſſer	. . . . .	193 749 „

Dagegen 1895

auf den Eiſenbahnen	. . .	177 684 Tonnen
zu Waſſer	. . . . .	365 121 „

§ 658. Man unterſcheidet in der heutigen Praxis der Eiſenbahnverwaltungen mehrere „Tarifſyſteme“**): nämlich das Raumſyſtem (Taraklaſſifikation), das Werthſyſtem (Werthklaſſifikation) und das gemiſchte Syſtem, eine Verſchmelzung der beiden erſten Syſteme.

Was zunächſt das Raumſyſtem anlangt, ſo iſt zu bemerken, daß kein anderes Verkehrsmittel ſo viel todte Laſt (Tara) mit ſich führt als die Eiſenbahn. Auf den deutſchen Eiſenbahnen beträgt die Tara etwa das 12fache der Nutzlaſt im Perſonenverkehr und das 1½fache der Nutzlaſt im Güterverkehr. Es iſt alſo vom Standpunkte der Selbſtkoſten der Eiſenbahn ein großes Intereſſe daran geknüpft, die verſchiedenen Frachtgüter bezahlen zu laſſen nach dem Maaßſtabe der größeren oder geringeren Tara (daher „Taraklaſſifikation“). „Stückgut“ veranlaßt naturgemäß mehr todte Laſt, als die volle Ausnutzung des Wagenraums durch die Befrachtung des ganzen Wagenraums ſeitens des Abſenders

*) Berlin und ſeine Eiſenbahnen (herausgegeben vom Miniſterium der öffentlichen Arbeiten). Berlin 1896. Bd. II, 306.

**) Ulrich, Art. Gütertarife. Röll's Encyklopädie. Bd. IV. 1908 ff.

(Stückguttarif einerseits, Wagenladungstarif andererseits). Hieher gehört der Unterschied der sperrigen Güter gegen die anderen Güter. Hieher gehört ferner der Unterschied zwischen „Eilgut" und „Frachtgut". Das Eilgut wird überhaupt in geringeren Mengen aufgegeben als das Frachtgut, kann aber wegen der Eile der Absendung nicht aufgesammelt werden.

Der reine Wagenraumtarif unterscheidet thatsächlich zwischen Eilgut, Stückgut, Wagenladung.

Indessen der reine Wagenraumtarif setzt sich über die Unterschiede des Werthes der Waaren hinweg. Die Folge davon ist, daß der Frachtsatz entweder für die geringwerthigen Güter zu hoch ist und ihren Transport verhindert oder vermindert, oder zu niedrig ist, um die nothwendigen Einnahmen zu erzielen behufs Rentabilität des Kapitals.

Daher hat der Versuch mit dem Wagenraumtarif (so in Elsaß-Lothringen) zum gemischten System geführt: es wurden dem Werthsystem Zugeständnisse gemacht, indem fünf Klassen für Wagenladungen je nach dem Werthe der Waaren eingeführt wurden.

Das Werthsystem, dessen Gründe wir kennen gelernt haben, theils wegen der Vortheile für die Transportinteressenten, theils wegen der Möglichkeit einer Absatzerweiterung durch niedrige Frachtsätze für die wohlfeilen Massengüter, — das Werthsystem verfolgt nicht die Konsequenz seines Gedankens, indem es alle Werthverschiedenheiten der verschiedenen Güter verschieden tarifirt. Es begnügt sich (wie seine alten Vorbilder auf Landstraßen und Kanälen) mit verhältnißmäßig wenigen Klassen. In diese spricht dann der Gesichtspunkt der Taraklassifikation mit hinein.

Seit 1877 ist im Deutschen Reich auf sämmtlichen Bahnen ein einheitliches Gütertarifsystem eingeführt. Es besteht aus je einer Klasse für Eilstückgut und für Eilwagenladungen, einer Klasse für Stückgut, zwei allgemeinen Wagenladungsklassen für Güter aller Art und vier Specialtarifen für bestimmt bezeichnete Güter. In die allgemeinen Wagenladungsklassen gehören die (in der Klassifikation der Specialtarife nicht benannten) höherwerthigen Güter, während die Specialtarife die weniger werthvollen Güter enthalten, Specialtarif III die geringwerthigen Rohprodukte und Massengüter.

VII. Die Kleinbahnen.

§ 659. Kleinbahnen heißen Eisenbahnen theils wegen der Kleinheit ihrer Anlage (Leichtigkeit der Bauart, schmale Spur, Leichtigkeit der Betriebsmittel), theils wegen der Kleinheit des Verkehrs, dem sie dienen. Aus früheren Betrachtungen wissen wir, daß diese beiden Seiten mit einander harmoniren, daß darin die Lösung des Problems liegt, Eisenbahnen wirthschaftlicher Weise unter Umständen zu erhalten, unter denen die großen Eisenbahnen nicht am Platze sind.

In einem nahezu mit seinen Hauptlinien angefüllten Netze von großen Eisenbahnen sammt den vollspurigen Nebenbahnen in dem Umfange, wie wir es oben kennen gelernt haben, ist der meiste Spielraum für die Kleinbahnen übrig, welche die Aufgabe haben, die engen Seitengassen zu bilden in dem System der Landesstraßen.

Sind die Kleinbahnen die kleinen Bahnen für das Land, so sind sie für den Verkehr der größeren und größten Städte, je nach der Größe derselben, ein Verkehrsmittel erster oder zweiter Ordnung.

Historisch angesehen, sind sie die älteste und die neueste Form der Eisenbahntechnik dieses Jahrhunderts. Die älteste — denn die Eisenbahnen mit Pferdebetrieb seit jener ersten von 1801 in der Nähe von London gingen den großen Dampfeisenbahnen voraus. Die neueste — denn nach Befriedigung der Bedürfnisse an Haupteisenbahnen treten sie in die Lücke, welche der Nebenverkehr noch übrig gelassen hat. Die neueste auch in dem Sinne, daß, ähnlich wie die neue Technik der Eisenbahnen vor 100 Jahren mit Kleinbahnen ihren Anfang nahm, so jetzt wiederum die neue Technik der Fortbewegungskraft auf der Eisenbahn, die Anwendung der Elektricität, auf kurzen Bahnen zuerst ihre Erfolge zeigt, um allmälig vielleicht (ähnlich wie das elektrische Telephon) weitere Entfernungen zu beherrschen.

Im Einzelnen ist es New York und in seinem Gefolge eine Reihe anderer Großstädte in den Vereinigten Staaten, welche Straßenbahnen anlegen, 1852 beginnend, bereits 1875 in New York allein 697 km. In Europa ist Paris die erste Stadt mit einer Pferdebahn (1854). Erst ein Jahrzehnt später folgen die anderen Länder, England, Deutschland u. s. w. In London sind die Straßenbahnen bis zur heutigen Stunde auf die Chausseen (roads) der Vorstädte verwiesen, während aus Besorgnissen vor der Gefährdung des sonstigen Straßenverkehrs auf den eigent-

lichen Straßen (streets), auch so breiten und geraden Straßen wie Oxford-Street, eine Straßenbahn nicht zugelassen ist, hier vielmehr die alten Omnibusse Alleinherrscher geblieben sind.

Die Kleinbahnen für das Land in ihrer charakteristischen Technik als Schmalspurbahnen datiren von dem Vorgange der 60 cm breiten Festiniogbahn in Wales (1832), die ursprünglich nur zum Schiefer- und Kohlentransport bestimmt, später für den allgemeinen Güter- und Personenverkehr gebraucht, zuerst mit Pferden, dann mit Dampfkraft betrieben worden ist. Dieser Vorgang hat zunächst langsame Nachfolge gefunden, und zwar mehr in Schottland (1855) als in England. Im Jahre 1868 gab ein Gesetz diesen Bahnen (light railways), gegenüber dem schwerfälligen Apparate parlamentarischer Vollmachten, Erleichterungen der Zulassung. Und dieses ist namentlich durch das Gesetz vom 14. August 1896 geschehen, welches neben solchen Erleichterungen auch finanzielle Beihülfe gewährt, theils durch Ermächtigung der kommunalen Körperschaften zur Unterstützung, theils durch Eröffnung von Staatsbeihülfen bis zum Betrage von 1 Million £.

§ 660. Während das preußische Staatsbahnsystem für Entwicklung der Nebenbahnen ausgiebig gesorgt hat, erstreckte sich diese Sorge auf die Herstellung der Kleinbahnen nicht. Nur da genügte die private Initiative, wo der Gewinn der Unternehmung hinreichende Aussichten bot, wie bei den Straßenbahnen der großen Städte, zumal derjenigen von Berlin.

Hier griff nun das Gesetz vom 28. Juli 1892 ein, welches die Konzessionirung von Kleinbahnen erleichterte. Dann aber, zumal in den landwirthschaftlichen Gegenden und Provinzen, sahen sich die Provinzen und Kommunalverbände veranlaßt, mit finanzieller Unterstützung die Ausbreitung der Kleinbahnen zu fördern, theils durch Hergabe der Straße, theils durch Gewährung von Darlehen zu mäßigem Zinsfuße und mit langen Tilgungsfristen oder durch andere Formen finanzieller Subvention.

Bei Erlaß des Gesetzes über die Kleinbahnen gab es nur 11 Bahnen mit zusammen 93 km. Am Ende des Jahres 1895 gab es bereits 46 Bahnen mit 1700 km. Bei der Beschaffung ihrer Mittel waren die Kreise und Provinzen mit 11,8 Millionen betheiligt. Unternehmer sind entweder die Kreise und Gemeinden oder Privatgesellschaften.

Indessen auch jetzt war der Fortschritt ungleichmäßig. Wo der Verkehr zu Hülfe kam oder in besonders wirksamer Weise die Provinz

(so in Pommern), ging es schneller; in anderen Gegenden langsamer. So sah sich die Staatsregierung veranlaßt, im Jahre 1895 zur Förderung des Baues von Kleinbahnen mit Zustimmung des Landtags einen Dispositionsfonds von 5 Millionen Mark, im Jahre 1896 von ferneren 8 Millionen zu schaffen. Im Jahre 1896 wurden 33 Kleinbahnunternehmungen genehmigt, im Jahre 1897 sogar 43; im Ganzen seit 1892: 180. Am stärksten ist die Entwicklung in Brandenburg, dann in Schlesien, Sachsen und Pommern. Durch die Subventionen des Staats ist das Zustandekommen von 1880 km gesichert*).

Im Einzelnen gestaltet sich die Unterstützung seitens der Provinzen, an der Hand des Beispiels der Provinz Hannover, in folgender Weise. Hier ist im Jahre 1896/97 der Bau von 3 Kleinbahnen (96 km) in Angriff genommen, im Jahre 1897/98 von mehr als 100 km. Die im Jahre 1896/97 angefertigten Vorarbeiten umfassen 7 Linien mit einer Gesammtlänge von 279 km gegen 391 im Jahre 1895/96. Die Kosten der von den Technikern des Landesdirektoriums angefertigten Vorarbeiten haben betragen seit 1893/94 bis 1896/97 zusammen 56400 Mark. In den beiden Jahren 1894/95 und 1895/96 sind zur Anlage von Kleinbahnen seitens der Provinz an Darlehen gewährt 2,8 Millionen, im Jahre 1896/7 2,2 Millionen, bis 1. Juli 1897 ferner 3,7 Millionen. Die Provinz hat zu diesem Zweck eine 3procentige Anleihe (zum Kurs von 95,3 Procent) kontrahirt. Die Kleinbahngesellschaften haben einen um ½ Procent niedrigeren Zins an die Provinz zu zahlen. In zahlreichen Fällen ist die Benutzung der Chausseen für den Bau der Bahn gestattet worden. Dabei ist auf einen Antheil an den etwaigen Betriebsüberschüssen verzichtet worden.

Im Deutschen Reiche hatte sich in den Jahren 1886/87 bis 1895/96 die Länge der schmalspurigen Eisenbahnen von 558 km auf 1297 km vermehrt. Davon in Preußen 368 km, im Königreich Sachsen 342 km, Elsaß-Lothringen 157 km, Baden 123 km, Sachsen-Weimar 92 km. Man ersieht hieraus, wie sehr Preußen zurückgeblieben ist; aber fast noch mehr Bayern (52 km).

Das Anlagekapital hat in derselben Frist zugenommen von 25,7 Millionen auf 75 Millionen, der Reinertrag ergab eine Rente von 3,2 Procent (1886/87) bis 2,8 Procent (1895/96). Der Verkehr hat sich in derselben Frist entwickelt für Personen von 21,4 Millionen auf 92,8 Millionen km, für Güter von 27,3 Millionen auf 55,5 Millionen.

---

*) Minister Thielen in der Budgetkommission des Hauses der Abgeordneten am 11. Februar 1898.

§ 661. Wenn wir ein verhältnißmäßig hoch entwickeltes Kleinbahnwesen in der Gegenwart betrachten wollen, so haben wir den Blick auf die Straßenbahnen von Nordamerika zu lenken*).

Die Höhe des dort Erreichten wird deutlich durch den Vergleich mit den Städten Großbritanniens in der folgenden Tabelle:

Stadt	Bevölkerung	Englische Quadratmeilen	Meilenlänge der Bahnen	Englische Meilen auf 1000 Einwohner	Englische Meilen auf 1 Quadratmeile
Birmingham	497 000	20	33	0,066	1,65
Boston	494 000	37	295	0,597	8,00
Edinburgh	289 000	14	21	0,072	1,50
Detroit	300 000	28	202	0,673	7,21
Leeds	400 000	34	27	0,067	0,79
Cleveland	350 000	32	205	0,585	6,40
Liverpool	641 000	21	66	0,103	3,14
St. Louis	644 000	62	216	0,320	3,50
Manchester	530 000	20	54	0,102	2,70
Baltimore	512 000	34	262	0,511	7,70
Bradford	228 000	17	21	0,091	1,23
New Orleans	250 000	40	169	0,676	4,22
London	4 400 000	105	230	0,052	2,19
New York	1 851 000	59	357	0,203	6,05

Die Fahrt auf den Straßenbahnen der amerikanischen Städte wird bis zu den weitesten Entfernungen, in Chicago und St. Louis bis zu 15 englischen Meilen (= 24 km) für 5 Cents (= 21 Pfg.) zurückgelegt, in Brooklyn bis zu 18 Meilen, in San Francisco, St. Paul, Buffalo, Philadelphia, Cincinnati bis zu 12—14 Meilen.

Die Anwendung der elektrischen Kraft hat in großem Umfange zugenommen. Am 1. Januar 1888 gab es nur 13 Bahnen (48 Meilen), welche sie besaßen. Zu Anfang des Jahres 1897 waren in den Vereinigten Staaten und Kanada unter den 946 Gesellschaften mit 14 932 Meilen Bahn 12 583 Meilen elektrisch betrieben.

*) Vgl. C. E. Curtis, Street Railways and their Relation to the Public. The Yale Review, a quarterly Journal for the Scientific Discussion of economic, political and social questions (New Haven, Connecticut). Vol. VI. No. 1. May 1897, p. 17—36.

§ 662. Es sind Aktiengesellschaften, welche die Straßenbahnen von Amerika bauen und betreiben. Meistens haben sie Concessionen auf unbegrenzte Frist, so in allen Neu-England-Staaten (außer Rhode Island), in New York und Pennsylvanien. In Michigan nur für 30 Jahre, in Jowa für 25 Jahre, in Kalifornien für 50 Jahre, Rhode Island 25 Jahre. Die anderen Staaten behalten sich freilich „Aenderung oder Aufhebung" vor für den Fall, daß es das Gemeinwohl erfordert. In Maine, New Hampshire, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut und New-York ist ein eingehender Jahresbericht an die Staatseisenbahnbehörde (Railroad Commissioners) zu erstatten. Hie und da ist ein Versuch, diese Behörde mit Aufsichtsrechten über die Straßenbahngesellschaften auszustatten — so in Jowa und Vermont (1896) — gescheitert. In New Hampshire ist auf den Vorschlag der Eisenbahnbehörde ein Straßenbahngesetz 1895 erlassen, welches in vielen Beziehungen die Interessen des Publikums gut in Schutz nimmt.

Im Allgemeinen ist die Rechtsstellung folgende.

Das Eigenthum an den Schienen gehört den Gesellschaften unbeschränkt, ohne Klausel für den Erwerb seitens der Stadt. Die Concession wird gewöhnlich unentgeltlich ertheilt. Gewisse Bedingungen für den Bau der Bahn (Gewicht der Schienen, Höhe der Leitungsstangen u. dgl.) werden auferlegt; wenige Beschränkungen für den Betrieb. Die Steuern sind sehr verschieden: gewöhnlich eine Vermögenssteuer auf Schienen, Betriebsmaterial, Drähte u. s. w., bisweilen eine Gewerbesteuer auf jeden im Betriebe stehenden Wagen; oft eine Steuer auf den Marktwerth der Aktien und Obligationen; gelegentlich eine Steuer auf die Roheinnahmen statt oder neben der Vermögenssteuer. Meistens zahlen die Gesellschaften die Kosten für das Straßenpflaster, das zwischen und seitlich der Schienen zu legen ist.

Das Interesse an Herabsetzung des Fahrgeldes wie das Interesse der Obligationenbesitzer hat sich gegen das bekannte Uebel des amerikanischen Eisenbahnaktienwesens, die Ausgabe übermäßiger Mengen von Aktien und Obligationen, gerichtet. In einzelnen Staaten des Ostens hat die Gesetzgebung einzuschreiten begonnen. In Massachusetts ist verordnet, daß „nur solche Beträge von Aktien und Obligationen ausgegeben werden sollen, als von der Eisenbahnbehörde autorisirt sind." Aehnlich hat Connecticut seit 1893 gesetzlich eingegriffen. In diesen beiden Staaten beträgt jetzt die Obligationenschuld durchschnittlich auf die Meile Bahn 20 000 Dollars, gegen 49 000 Dollars in Pennsylvanien und 91 000 Dollars in New York.

§ 663. In Großbritannien zeigt sich, mit Amerika verglichen, in der Entwicklung der Straßenbahnen ein Unterschied zu Gunsten Amerikas, den uns die obige Tabelle bereits anschaulich gemacht hat. Die größere Langsamkeit, die Vorsicht, der konservative Zug, welcher sich am frappantesten in den Omnibussen des Londoner Straßenverkehrs offenbart, hat nicht nur die Ausbreitung der Straßenbahnen überhaupt verzögert, auch die elektrische Kraft ist nur langsam zur Aufnahme gelangt.

Auf der anderen Seite ist es ein bemerkenswerther Zug der britischen Städte im Gegensatz zu den amerikanischen, daß 37 der Straßenbahn-(Tramway-)Unternehmungen von Großbritannien den Städten selber gehören. Neben diesen (528 englischen Meilen) giebt es 116 Privatbahnen (939 Meilen). Das Anlagekapital beträgt bei jenen 4,3 Millionen £, bei diesen 10,9 Millionen £. Die meisten in städtischem Eigenthum befindlichen Straßenbahnen sind an Privatgesellschaften auf 21 Jahre verpachtet gegen eine Rente von 5—10 Procent von dem Anlagekapital. Fünf Städte aber, Blackpool, Glasgow, Huddersfield, Leeds, Plymouth, haben auch den Betrieb in eigenen Händen.

Wir haben im allgemeinen Zusammenhange an früherer Stelle auf Erfahrungen hingewiesen, die hiebei gemacht worden sind (vgl. § 589).

Es waltet gegenwärtig in einer Reihe von Stadtverwaltungen Großbritanniens die Richtung auf Selbstbetrieb der Straßenbahnen vor. In der Session des Parlaments von 1896/97 suchten die (gesetzlich verlangte) Ermächtigung zum (Erwerb und) Betrieb der Straßenbahnen nach die Städte Aberdeen, Darlington, Sheffield, Swansea.

Während auf den amerikanischen Straßenbahnen der Einheitssatz von 5 Cents für kurze und lange Fahrten gilt, ist für kurze Fahrten der in England übliche Satz (1 Penny = 8½ Pfg. pro Meile) niedriger. Die städtische Verwaltung von Glasgow hat diesen Satz auf ½ Penny für ½ Meile herabgesetzt.

§ 664. Neben den eigentlichen Straßenbahnen, welche mit dem Verkehr der inneren, belebteren und engeren Straßen so sehr in Konflikt gerathen, daß die englische Gesetzgebung für die eigentlichen Straßen von London sie bisher überhaupt nicht zugelassen hat — neben diesen oder statt dieser giebt es den technischen Ausweg einer Eisenbahn über der Erde, einer Eisenbahn unter der Erde, einer die Stadt umgebenden Vollbahn. Jede dieser drei technischen Möglichkeiten ist in hervorragenden

Beispielen verwirklicht in New York, London, Berlin — Hochbahn, Untergrundbahn, Stadtbahn.

Die New Yorker Hochbahnen*) (Elevated Railroads) sind Eisenbahnen von normaler Spurweite (1,435 m), welche auf eisernen Säulen ruhen, die regelmäßig die Höhe der zweiten Stockwerke der Häuser haben. An den Kreuzungspunkten sind erhöhte Uebergänge über die Bahnkörper hergestellt. Zu den (94) Stationen führen steile, enge Treppen hinauf. Lärm, Rauch, Verdunkelung des Lichts haben die Hausbesitzer New Yorks ohne Entschädigung hinnehmen müssen.

Bis in den Anfang der siebziger Jahre genügten die Omnibusse, dann namentlich ein weitverzweigtes Pferdebahnnetz und die großen Dampffährboote. Diese haben für kürzere Entfernungen ihren Verkehr behalten; die Omnibusse nur sind allmälig vor den Straßenbahnen gewichen. Im Jahre 1883 gab es 15 Pferdebahngesellschaften in New York, welche Jahresberichte veröffentlicht hatten, darunter mehrere mit 17 bis 18 Procent Dividende.

Bereits seit Ende der sechziger Jahre beginnen die Anfänge der Hochbahnen in New York. Im Jahre 1872 konstituirten sich zwei Gesellschaften, welche Erfolg hatten, zuerst sich scharfe Konkurrenz machten, seit 1879 aber Frieden schlossen, indem sie beide ihre Bahnen an eine dritte Gesellschaft verpachteten (auf 999 Jahre). Diese dritte (Manhattan Railway Company) verwaltet thatsächlich und betreibt alle Hochbahnen der Stadt New York.

Der Fahrpreis ist einheitlich, gleichgültig wie weit die Strecke, aber nach der Tageszeit verschieden ($5\frac{1}{2}$—$8\frac{1}{2}$ Morgens und $4\frac{1}{2}$—$7\frac{1}{2}$ Abends 5 Cents, sonst 10 Cents). Retourbillets u. dgl. giebt es nicht. Die Personenfrequenz (und nur für Personen sind die Hochbahnen, ausnahmsweise für die Briefpost) war bereits 1882/83 92 Millionen.

§ 665. Die unterirdischen Eisenbahnen in London**) (underground) sind die Metropolitan Railway und die Metropolitan District Railway, auf Grund von Verträgen in gemeinsamem Betrieb. Man steigt zu ihnen durch ziemlich enge und düstere Treppen hinab in eine dicke, feuchte Atmosphäre. Der Zug bewegt sich in einem Tunnel mit wesentlich größerem Geräusch als die Eisenbahnen sonst, in einer

*) Alfred von der Leyen, Die New Yorker Hochbahnen. Archiv für Eisenbahnwesen. 1884, 73—89.

**) F. Jungnickel, Die unterirdischen Stadteisenbahnen in London. Archiv für Eisenbahnwesen. 1881, 461—477.

erhitzten und rauchgeschwängerten Luft. Die eine der beiden Bahnen, die Metropolitan District, hat niemals Dividenden gegeben, die andere seit einem Jahrzehnt etwa 3 Procent im Durchschnitt.

Angesichts der Thatsache, daß inmitten des großen Verkehrs von London die Technik und der ökonomische Erfolg dieser Untergrundbahnen so beschränkte gewesen sind, hat man neuerdings auch Untergrundbahnen mit elektrischem Betrieb versucht*).

Zu Ende des Jahres 1890 ist die „City- und Südlondonbahn" eröffnet worden, welche die Elektricität an die Stelle des Dampfes gesetzt hat. Der Kohlenqualm verschlechtert nicht mehr die Luft des unterirdischen Weges; der Bau ist billiger, der Betrieb einfacher als bei den bisherigen Untergrundbahnen. Bei der tiefen Lage der Bahn, die gewählt ist, um nicht die Häuserfundamente zu erschüttern (wie es seitens der alten Untergrundbahnen geschehen), ist Ab- und Zugang der Reisenden durch Fahrstühle erleichtert. Darauf ist 1892 die „Central London" gefolgt — wie ihr Name sagt, ebenfalls auf den Verkehr mit dem inneren Geschäftsviertel berechnet (9,5 km lang, 15 m unter der Straßenfläche, vom Westen nach der City). Fernere Projekte der Art, von denen damals die Rede war, scheinen nicht gediehen zu sein. Auch die beiden genannten Bahnen haben einen mäßigen Erfolg aufzuweisen. Die Aktien der größeren (City and South London) im Betrage von 630 000 £ stehen auf 67 Procent, die der zweiten (207 649 £) stehen ungefähr auf Pari.

§ 666. Die Berliner Stadtbahn bedeutet diejenige Technik des Lokalbahnwesens, welche auf die einfachste Weise die Eisenbahn dem Verkehr der Großstadt anzupassen sucht. Sie führt die große Normalbahn in das Herz der Großstadt hinein. Sie zieht die Konsequenz im Sinne der Einheit von demjenigen, was zerstückt zuvor bereits in der großstädtischen Kommunikation von London vorhanden war, wo man, soweit je einer der großen Bahnkomplexe reicht, innerhalb seiner Stationen oder der ihm verbündeten Stationen auch im Lokalverkehr sich bewegen kann, wie man diese Stationen zur Auswahl für den Fernverkehr verfügbar hat.

Aehnlich wie die Hochbahn dient die Stadtbahn, wegen der Seltenheit oder schweren Zugänglichkeit ihrer Stationen, den größeren Ent-

*) G. Kemmann, Der Verkehr Londons mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen. Mit 8 Plänen und zahlreichen in den Text gedruckten Abbildungen. Berlin 1892 (198 Seiten gr. Fol.).

fernungen — neben den Straßenbahnen und Omnibussen, die den kürzeren Entfernungen dienen. Sie gleicht ihr auch darin, daß sie in einer gewissen Erhöhung ihren Bahnkörper, zum Theil parallel mit den Etagen der Wohnhäuser, durch die Stadt führt*). Sie unterscheidet sich namentlich dadurch, daß sie zugleich Stadtbahn und Fernbahn, Personenbahn und Güterbahn ist. Sie ist mit einem Wort eine normale Eisenbahn schlechthin, aber in das Herz der Großstadt geführt.

Die Berliner Stadtbahn**) ist zuerst angeregt durch die „Deutsche Eisenbahngesellschaft", welche am 2. Mai 1872 dem Ministerium vorschlug, eine Südwestbahn über Meiningen nach der Schweiz zu bauen und, vom Berliner Ostbahnhofe anfangend, die Stadt Berlin zu durchziehen. Weil das erforderliche Kapital (150 Millionen Mark) nicht aufgebracht werden konnte, beschränkte sich die Gesellschaft auf den Bau der Strecke, die Berlin durchziehen sollte.

An der Aufbringung des Kapitals betheiligte sich der Staat mit 21 Millionen Mark, die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft mit 6 Millionen, die Magdeburg-Halberstädter mit 6 Millionen, die Berlin-Hamburger mit 3 Millionen, die Eisenbahnbaugesellschaft mit 12 Millionen Mark. Am 2. Juli 1874 konstituirte sich die Gesellschaft unter einer königlichen Direktion. Dann ergab sich, daß der Kostenanschlag um 9,1 Millionen zu niedrig sei; auch verfiel die Eisenbahnbaugesellschaft, nachdem sie nur 20 Procent hatte einzahlen können. Die Aufbringung der fehlenden 18,7 Millionen führte dahin, daß der Staat die Stadtbahn übernahm und die drei Privatbahngesellschaften 40 Procent der von ihnen gezeichneten Summen als festen unverzinslichen Zuschuß hergaben.

Am 7. Februar 1882 wurde die Stadtbahn eröffnet. Bei der Wahl des Weges zeigte sich die Schwierigkeit einer Stadtbahn, indem man genöthigt wurde, die Hauptverkehrsadern zu vermeiden, Umwege zu machen, wegen der hohen Kosten des Grunderwerbes. Die ganze Strecke ist 12,1 km lang, davon fast 10 km Viadukt. Die Kosten betrugen rund 68 Millionen Mark, davon Grunderwerb 33 Millionen, Viadukte 18,6 Millionen, Bahnhöfe 8 Millionen.

Am 1. April 1896 verkehrten auf den Ferngeleisen: wochentäg-

*) „Die Bahn ist eine Hochbahn, d. h. sämmtliche Straßen und Verkehrswege sind unter derselben hindurchgeführt," sagt die amtliche Darstellung. Archiv. 1888, S. 8.

**) Die Berliner Stadtbahn, ihr Bau und ihre Entwicklung 1882—1887. Nach amtlichen Quellen. Archiv für Eisenbahnwesen. 1888, 1—62. Ferner Archiv. 1893, 17—91; Archiv. 1897, 684—767.

lich 168 regelmäßige Züge, außerdem sonntäglich bis 20 Sonderzüge (6 Züge mehr als im Jahre 1892);

auf den Stadtgeleisen:

wochentäglich	470	regelmäßige,
	37	Sonderzüge
	507	Züge (gegen 1892 mehr 169 Züge),
sonntäglich	455	regelmäßige,
	142	Sonderzüge
	597	Züge (gegen 1892 mehr 221 Züge).

Die Einnahmen aus dem Stadt-, Vorort- und Fernverkehr waren

1882/3	2	Millionen Mark
1892/3	5	„ „
1895/6	6,7	„ „

Ein deutlicher Einblick in die Rentabilität der Bahn, die eine wichtige Frage bei der Oekonomie einer Stadtbahn bildet, scheint aus den amtlichen Darlegungen nicht hervorgehen zu wollen*).

§ 667. Als Seitenstück fügen wir an die Berliner Stadtbahn schließlich die Große Berliner Pferdebahngesellschaft, welche seit Umwandlung ihres Betriebes durch Einführung der elektrischen Kraft (1898) den Namen „Große Berliner Straßenbahngesellschaft" angenommen hat.

Der Anfang der Berliner Straßenbahnen wurde bezeichnenderweise

*) Bei der Vermengung des Aufwandes, welcher für die Stadtbahn als solche und für deren Anlagen als Mittel des Fernverkehrs, der von Berlin ausgeht und in Berlin mündet, gemacht worden ist, läßt sich eine Ausscheidung der Kosten nicht vornehmen, welche erforderlich wäre, um die Rentabilität der Stadtbahn zu berechnen. Schätzungsversuche sind gemacht worden, so in dem Aufsatze über „Die Berliner Stadtbahn" (Archiv für Eisenbahnwesen. 1888, 51). Hier werden die Ausgaben der Stadtbahn annäherungsweise auf 85 Procent der Einnahmen, d. h. 2,8 Millionen Mark für 1886/87 geschätzt, und es blieben zur Verzinsung des Anlagekapitals von 68 Millionen etwa ½ Million über, d. h. ¾ Procent. Eine zweite Schätzung ist in dem Werke „Berlin und seine Eisenbahnen 1846—1896" (herausgegeben im Auftrage des königl. preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten. Berlin 1896), Bd. II, 131 f., versucht worden. In den 10 Jahren 1885—1895 sind allein 68,36 Millionen für den Ausbau der Stadt- und Ringbahn, der Berliner Bahnhöfe und der Vorortstrecken verausgabt worden, also ebenso viel wie das Anlagekapital der Stadtbahn ursprünglich betragen hat. Die Schätzung, die jetzt nach denselben Grundsätzen wie in dem ersten Aufsatze unternommen worden, ergiebt eine Rentabilität von „höchstens 1,2 Procent".

durch ein Unternehmen gemacht, welches außerhalb des Berliner Straßennetzes sein Feld hatte, obwohl es sich „Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft" nannte. Im Jahre 1865 erhält diese Gesellschaft die Konzession und eröffnet ihren Betrieb für die Linie Berlin—Charlottenburg, erweitert denselben dann hinaus in größere Entfernungen (1871: Charlottenburg—Westend, 1875: Berlin—Zoologischer Garten, 1879: Westend—Spandauer Bock). Noch im Jahre 1867 ist kein Reinertrag erzielt; erst seit 1868 fängt eine Rente an (4 Procent), die allerdings bald steigt.

Daneben tritt die „Große Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft", am 8. November 1871 errichtet, zu dem Zwecke, in und um Berlin Pferdeeisenbahnen zu bauen, auszurüsten und zu betreiben. Durch Vertrag mit der Stadt Berlin (1884) wird die Konzessionsdauer bis Ende 1911 erstreckt für alle im Weichbilde der Stadt befindlichen Linien, die alsdann unentgeltlich in das Eigenthum der Stadt übergehen sollten.

Das Bahnnetz entwickelt sich 1873—1892 von 12,24 km auf 260,23 km, nachdem die erste Strecke am 8. Juli 1873 eröffnet ist. Doppelgeleisig sind 1892: 205,8 km.

Die Stadt Berlin erhielt durch Vertrag von 1880 den Gewinnantheil, der 1. aus einem progressiven Satze von den jährlichen Bruttoeinnahmen entsteht (von 6 Millionen 4 Procent, von 9—10 Millionen 6 Procent, von 15 Millionen und darüber 8 Procent), der 2. durch eine sogenannte Pflasterrente ergänzt wird. Der Gewinnantheil einschließlich Pflasterrente hat 1880—1892 fortschreitend 400 000 Mark bis 1,35 Millionen Mark betragen.

Die Personenfrequenz (und nur Personenverkehr hat stattgefunden) ist 1881—1892 von 52 Millionen auf 128 Millionen gestiegen; die Einnahmen von 6,7 Millionen auf 14,6 Millionen Mark.

Das Aktienkapital ist von $1\frac{1}{2}$ Millionen auf 17,1 Millionen bis zum Jahre 1892 gewachsen, die Obligationen auf 20 Millionen, die Rente 1874—1892 von $4\frac{3}{4}$, $6\frac{1}{4}$ allmälig auf $12\frac{1}{2}$ Procent.

Für den weiteren Ausbau ihres Netzes hat die Gesellschaft im Jahre 1894 ihr Aktienkapital auf 21,37 Millionen erhöht und ganz neuerdings (1897) behufs Einführung des elektrischen Betriebes einen neuen Vertrag mit der Stadt Berlin geschlossen, zu Folge dessen die Dauer der Konzession bis 1919 verlängert, an der Rente des für den ferneren Ausbau der Linien erforderlichen neuen Aktienkapitals (22,87 Millionen), sowie an der Rente des alten Kapitals die Stadt Berlin in höherem Grade betheiligt ist.

Im Jahre 1897 ist die Personenfrequenz auf 158,7 Millionen gestiegen (Einnahmen 17,35 Millionen Mark). Das Bahnnetz ist auf 300 km angewachsen. Im Dienste der Gesellschaft standen Ende 1897: 4560 Personen. Insgesammt hat die Gesellschaft an die Stadt Berlin vom Anfange ihres Bestehens bis Ende 1897: 271 Millionen Mark gezahlt, davon im Jahre 1897: 1,97 Millionen = 9,2 Procent ihres Anlagekapitals, mehr als die Hälfte der den Aktionären zufallenden Dividende, die sich dennoch in den letzten Jahren auf 15 und 16 Procent gehoben hat.

Die im Betriebe zurückgelegten Wagenkilometer waren

1893	. . .	26 Millionen
1894	. . .	26,8 „
1897	. . .	34,16 „

Durch Tarifherabsetzung und Vermehrung der Linien ist der Nutzertrag 1879—1897 von 73 Pfg. auf 49 Pfg. per Wagenkilometer gefallen. Die Neugestaltung des Unternehmens durch Ausdehnung der Linien, Einführung der Elektricität, allmälige Durchführung des Einheitstarifs (10 Pfg.) wird mit dem Jahre 1899/99 bemerkenswerthe Wandlungen hervorbringen*).

---

*) Eine nähere Erörterung, mit werthvollem statistischem Material, über den Berliner Lokalverkehr, dessen Mittel und deren Entwicklung, enthält das Werk „Berlin und seine Eisenbahnen 1846—1896" (Bd. II, 51 ff). Es wurden in Berlin polizeilich angemeldet 1838: 86265 Fremde, 1895: 578579. Droschken waren polizeilich konzessionirt

1846: 1008,		1871: 286 I. Klasse,	3424 II. Klasse
1896: 7190,		1896: 7655 I. „	2535 II. „

(der Rückgang der II. Klasse wohl eine Folge wachsenden Wohlstandes). Noch größer ist der Rückgang der Thorwagen:

1847	. . . . .	408
1895	. . . . .	227

Hier sind es die Eisenbahnen (und Pferdebahnen), welche den Rückgang verursacht haben.

Die Omnibusse datiren in Berlin vom Jahre 1846. Die Zahl der von ihnen beförderten Personen ist

1873	. . .	rund 14 Millionen
1894	. . .	„ 35 „

Zu gleicher Zeit steigt der Pferdebahnverkehr von 2 Millionen auf 156 Millionen. Die relative Lebenskraft der Omnibusbeförderung neben den Straßenbahnen zeigt die Thatsache, daß der Omnibusverkehr zwar 1878—1881 herabgeht (von 15 auf 9 Millionen), seitdem aber sich fortschreitend gehoben hat; sei es nun durch

§ 668. Wenn in London die Straßenbahnen überhaupt in die Straßen der Stadt nicht zugelassen sind, so ist für Berlin die auch nicht ohne Zögern gewährte Erlaubniß an die Große Pferdebahn-Gesellschaft mit dem unvermeidlichen Erfolge begleitet gewesen, daß dieser Gesellschaft aus räumlich-technischen Gründen ein faktisches Monopol zugestanden worden — soweit es sich um die Oberfläche der Straßen handelte. Die Konkurrenz kommt jetzt, ähnlich wie in New York und London (neben den längst vorhandenen, aber ebenfalls nicht mehr vermehrbaren Omnibussen), durch die Hochbahn und die Untergrundbahn (oder Unterpflasterbahn). Für größere Entfernungen dient die Stadtbahn, theilweise in Konkurrenz mit der Pferdebahn. Für entferntere Punkte haben daneben elektrische Straßenbahnen (1896: Berlin-Treptow) begonnen.

Im Jahre 1896 wurden in Berlin befördert:

durch Omnibusse	43,45	Millionen	Personen
„ Pferdebahnen und elektrische Bahnen	187,34	„	„
„ die Stadt- und Ringbahn . . .	76,90	„	„
„ die Dampfstraßenbahn	3,53	„	„
	311,22	Millionen	Personen

gegen 1895 eine Steigerung um 41 Millionen. Die Große Pferdebahn allein beförderte 154,2 Millionen.

Wer diese Bewegung mit der Entwicklung der älteren Großstädte vergleicht, erkennt darin die typischen Züge. Ein Zug namentlich tritt hervor, die Entleerung des innersten Viertels der Stadt von seiner Wohnbevölkerung, während es sich mit Geschäftsbevölkerung fortschreitend erfüllt. Wie man in London eine solche Erscheinung längst festgestellt hat, wie der Bericht der königlichen Kommission über die Verschmelzung von London*) die Zahl der am Tage in der City thätigen Bevölkerung

Wohlfeilheit, durch verbesserte Wagen oder durch zweckmäßig eingeschaltete Linien. Im Jahre 1895 gab es die „Allgemeine Omnibus-Aktiengesellschaft" (seit 1865), die „Große Berliner Omnibusgesellschaft" (seit 1885), die „Neue Berliner Omnibusgesellschaft" und das Fuhrunternehmen Thien. Die Gesammtzahl der Wagen betrug 1895: 361. Bei Omnibussen wie namentlich Pferdebahnen ist neuerdings die Tendenz hervorgetreten, die Fahrpreise zu ermäßigen und zu vereinfachen (lange 10 Pfg.-Touren der Pferdebahn, 5 Pfg.-Touren der Omnibusse). Im Jahre 1883 kamen bei der Großen Berliner Pferdebahn von 100 Personen nur 69 auf die erste Fahrpreisstufe (10 Pfg.), aber 1895: 81 Personen. Die Einnahme ist 1879—1895 für 1 km Geleise gestiegen von 113 Mark auf 148 Mark, aber für die beförderte Person gefallen von 13 auf 11 Pfg.

*) Report of the Commissioners on Amalgamation of the City and County of London. 1894, p. 13.

auf 300000 bei einer Wohnbevölkerung von 37700 angiebt, so hat in Folge von Hotelbauten, Kaufhäusern, Bierpalästen u. s. w. die „Dorotheenstadt" etwa 20000, der „Friedrichswerder" 12000 Einwohner verloren, und ähnlich die „Friedrichstadt", die „Friedrich-Wilhelmstadt", sowie „Alt-Berlin". Die alten Schulgebäude leeren sich, immer weniger neue werden in den alten Stadttheilen verlangt. Dabei wächst die Gesammtbevölkerung fortdauernd in starkem Umfange, nur daß man zur Gesammtbevölkerung Berlins auch diejenigen Vororte zählen muß, welche noch selbständige Gemeinden bilden (Charlottenburg, Schöneberg u. s. w.).

Dieser fortschreitenden Ausdehnung und Ausreckung der Großstadt entspricht die Entwicklung der Verkehrsmittel, der Ausbau der alten Bahnen und die Ergänzung derselben durch neue. Hier kann sich im Kleinen, wie so oft im Großen, ein neues Feld für die Konkurrenz der Bahnen aufthun, mit Kämpfen und endlichen Koalitionen oder Vereinigungen. Es kann auch die Zeit kommen, da die Stadtverwaltung den Versuch wagt, Alles in die eigene Hand zu nehmen. Anfänge dazu sind auf deutschem Boden bereits wie auf ausländischem gemacht.

VIII. Die Wirkungen der Eisenbahnen.

§ 669. Eine Darstellung der Wirkungen, welche die Eisenbahnen ausüben, müßte sich auf den breiten empirischen Boden der Thatsachen dieses Jahrhunderts stützen. Sie müßte zeigen nicht nur was geschehen ist, nicht nur die Richtungen, in denen die Veränderungen sich vollzogen haben. Sie müßte namentlich auch die Kausalität der Erscheinungen und den Zusammenhang derselben mit den parallel laufenden Entwicklungen darlegen.

Staatsleben und Vaterlandsvertheidigung, nationale Einigung wie landschaftliche Gegensätze, wirthschaftliche Produktion wie Konsumtion, Landwirthschaft und Industrie wie die Lage ihrer Arbeiter, Kleinhandel und Großhandel sammt dem Genossenschaftswesen, allgemeines Kulturleben wie Familienleben, Wissenschaft und Kunst wie Gesundheit, Geselligkeit, Erholung — alles das ist aufs Engste betheiligt mit den Umgestaltungen, die es im Laufe dieses Jahrhunderts erfahren hat, an der Entwicklung der Eisenbahnen.

Aber eben diese Mannigfaltigkeit der Gegenstände zeigt die Verschlungenheit der Wirkungen in ihrem Zusammenhange mit dem Auf-

leben, mit dem Fortschritt einer Fülle von geistigen, politischen, technischen, moralischen Kräften, mit den Einflüssen, welche zusammenwirkend oder wechselwirkend dieses Zeitalter bald mehr als das technische oder das politische oder das volkswirthschaftliche erscheinen lassen.

Selbst wenn man dieses große Thema auf die wirthschaftlichen Wirkungen beschränkt, so ist die meiste Arbeit dafür erst noch zu leisten. Wir stehen inmitten der Entwicklung, in welcher immer noch die alten Gegensätze sich bekämpfen, principiell die alten, ob auch den Thatsachen nach äußerlich angenähert.

§ 670. Niemand bekämpft heutzutage die Eisenbahnen mehr. Aber es giebt große Interessenparteien gerade in der Gegenwart, welche ihre Wirkungen aus ähnlichen Gesichtspunkten bekämpfen wie es einstmals in den Anfängen geschah. Die unmittelbaren Vortheile sind jetzt deutlicher geworden als damals, die unmittelbaren Nachtheile, die jedes Neue zunächst hat, werden aus den gleichen Gründen bekämpft, heute wie damals. Der Kampf gegen den Bau von Landstraßen, wie ihn Deutschland noch im 19. Jahrhundert, ja wie ihn selbst England noch um die Wende des Jahrhunderts erlebt, verwandelt sich in den Kampf gegen die Eisenbahnen, und dieser Kampf, nachdem die Eisenbahnen längst Gemeingut geworden, verwandelt sich in den Kampf gegen die Störungen, welche sie für die Einen mit sich führen, wenn sie den Anderen Vortheil bringen.

Als die Chausseen von der Hauptstadt London nach etwas entfernteren Punkten ins Land hineingeführt werden sollten, richteten die Landwirthe aus den London benachbarten Grafschaften Petitionen an das Parlament gegen diese Projekte, aus Besorgniß, daß auf ihren Markt neue Konkurrenten eindringen möchten, die ihr Erzeugniß wohlfeiler verkaufen und den Ruin der Petenten herbeiführen würden*). Als eine Eisenbahn durch die Lüneburger Heide gelegt werden sollte, richteten die Aemter Harburg, Winsen a. d. L. und Soltau an die lüneburgische Provinziallandschaft (15. Januar 1835) die Eingabe gegen solche Unternehmung welche „nur die größte Unkunde über die wahren Quellen des Nationalerwerbes" anpreisen kann; denn die Eisenbahn werde die Importation erleichtern und die nothwendige Folge werde noch tieferes Sinken der Korn- und Holzpreise sein. Auch werde der Verdienst der

*) G. R. Porter, Progress of the Nations. London 1838. Sect. III, chap. 2.

Frachtwagenführer aufhören wie derjenige der Gastwirthe, Schmiede, Rademacher u. s. w.

Seit nun die Eisenbahnen ein halb Jahrhundert lang die Herrscher sind, können gegen sie solche Worte nicht mehr gebraucht werden, ebensowenig wie gegen die Chausseen. Aber die Interessengegensätze und die Probleme, ihrer Schlichtung gerecht zu werden, sind dieselben geblieben. Aus derselben Gesinnung protestirt seit einem Menschenalter der englische Geschäftsmann von Liverpool gegen die Gütertarifsätze, welche „uns unseren natürlichen Vortheil nehmen", um den konkurrirenden Seeplatz gegen Liverpool ins Feld zu führen.

Jedoch es ist keine Partei mehr, welche als solche, als Vertreterin bestimmter wirthschaftlicher Interessen, den Eisenbahnen gram ist. Sie sind ihnen alle mit einander zu Dank verpflichtet und sie wissen es. Der „große Freihändler", wie die Eisenbahn gleich dem offnen Meer nach englischer Gewohnheit genannt werden mag, der große Freihändler bringt jedem mächtige Bedingungen seiner Existenz. Diese will er festhalten, wenn er andere Wirkungen der Eisenbahnen bekämpft. Das Korn des Ostens von Deutschland soll durch Staffeltarife nach dem Westen und Süden gelangen; die Arbeiter, welche denselben Richtungen folgen, weil auch sie dort besseren Absatz finden gleich dem Korne, das sie gebaut haben, sollen zurückgehalten werden. Das ausländische Korn sollen die Eisenbahnen nach Deutschland nicht hereinbringen, wohl aber die ausländischen Arbeiter, welche wohlfeile Arbeitskraft mit hereinbringen. Die ganze belebende, produktive d. i. werthsteigernde Wirkung, welche die Eisenbahnen 1850—1880 auf die ländlichen Gebiete zumal des östlichen Deutschlands geübt haben, ist als selbstverständliche Frucht der neuen Zeit geerntet worden. Die weitere Konsequenz derselben Technik zu größeren Dimensionen ist, wie ein neues und unerhörtes Uebel, bekämpft worden.

§ 671. Die Gegenwart lebt inmitten dieser Gegensätze. Sie werden niemals aufhören. Aber vielleicht wird eine Zeit kommen, wo es leichter sein wird, ein Bild ihrer Erfolge und des Gesammtergebnisses der Umgestaltung unserer Volkswirthschaft durch die Eisenbahnen zu geben.

Wir begnügen uns hier mit einem kurzen Abriß der wesentlichen Punkte.

Als technische Eigenschaften der Eisenbahn haben wir kennen gelernt Wohlfeilheit und Schnelligkeit. Diese Eigenschaften erweisen sich wirksam vor allem in der Umgestaltung des menschlichen Zusammen-

lebens. Die Bevölkerung wird beweglicher, immer größere Theile derselben geben die lokale Gebundenheit auf, suchen immer entferntere Orte — im Dienste der Bildung, des Berufs, des Erwerbs, des technischen Fortschritts, der Erholung, des geselligen Beisammenseins.

Die Eisenbahnen wirken hier auf intensivere Anspannung, auf koncentrirtere Leistung der Gesammtkräfte, auf ausgebreitetere Theilnahme an dem Gemeinschaftsleben. Den vollendetsten Ausdruck findet diese Wirkung in der Entwicklung der Großstädte, in der Steigerung des großstädtischen Charakters der alten Großstädte und in der Schaffung zahlreicher neuer Großstädte. In ihnen entfesselt sich die Arbeitskraft und Arbeitsintelligenz mit der Lust am Erwerb und Genuß. In ihnen erwacht das Selbstgefühl der Volksmassen zusammen mit den revolutionären Tendenzen. In ihnen ist die Aufgabe gegeben, die neuen Ordnungen zu schaffen, welche an die Stelle der alten Sitte, der alten Gebundenheit treten müssen.

Die Eisenbahnen zeigen hier gleichsam vorbildlich, wie sie fähig sind auch die Schattenseiten wieder zu entfernen, die sich an sie selber gehängt haben. Die Schwierigkeiten der großstädtischen Bevölkerung wurzeln zum erheblichen Theile in dem bedrängten und kostbaren Wohnraum. Die Eisenbahnen dienen dazu, die weitere Umgebung in den Wohnkreis der Großstadt hineinzuziehen.

Die Steigerung des Zusammenlebens erweist sich fruchtbar zumal für das Staatsleben: Zusammenfassung der militärischen und politischen Kräfte, Steigerung des Bewußtseins der Zusammengehörigkeit der einzelnen Theile der Nation, gründlichere Durchsetzung des Staatsgedankens, oder wie Fr. List von den Eisenbahnen sagt: als ein fester Gürtel um die Lenden der Nation, als das Nervensystem des Gemeingeistes, als Mittel gegen die Uebel der Kleinstädterei und des provinziellen Eigendünkels.

§ 672. Für den Güterverkehr bedeuten die Wirkungen der Eisenbahnen, daß neben die werthvolleren Produkte immer mehr die geringwerthigen treten, daß großes Gewicht und großes Volumen bei kleinem Werth immer transportabler werden, je leichter die Beförderung, je niedriger deren Preis wird. Die Massenartikel (Korn, Kohle, Bausteine, Erze u. dgl.) treten dadurch immer mehr in den Mittelpunkt des Güterverkehrs. Die Enge des Absatzgebiets wird erweitert und die Enge des Produktionsgebiets. Daher Ausgleichung der Preise zwischen beiden auf immer größere Entfernungen, fortschreitende Reichlichkeit der Versorgung mit allen Dingen des Bedarfs.

Von besonderer Bedeutung ist diese Wirkung für diejenigen Güter, deren Produktion durch die Laune der Natur beeinflußt wird. Den schwankenden Ernten gegenüber dient als Aufhebung der Schwankung das Ineinandergreifen aller Länder der Erde. Freilich wird dadurch die Entwicklung der landwirthschaftlichen Grundrente beeinflußt. Nur große Fortschritte der Technik oder kapitalkräftige Hände können solche Uebergänge leicht ertragen.

Für die Industrie äußert sich die Wirkung der Eisenbahnen namentlich in der Steigerung der ohnehin vorhandenen Tendenz zum großen Betriebe. Die nahe Verwandtschaft der Dampfmaschine in der Fabrik und der Dampfmaschine auf der Eisenbahn erkennt man an diesem Ineinanderwirken. Der centralistische Betrieb braucht für die Produktion Massenrohstoffe und braucht für den Absatz Massenbedarf. Die Eisenbahn giebt für beides die Hülfsmittel ihres schnellen und wohlfeilen Transportes.

Nachtrag zu S. 973.

Die Summe der Leistungen der Großen Berliner Pferdebahngesellschaft bis Ende 1897 für die Stadt Berlin (deren Ziffer oben durch einen Druckfehler entstellt ist: 271 Millionen statt 27,1 Millionen) setzt sich nach dem Geschäftsbericht der Gesellschaft für 1897 S. 7 f. aus folgenden Beträgen zusammen:

1.	Umpflasterungskosten	2,63	Millionen Mark
2.	Pflasterrente	3,72	„ „
3.	Kosten durch Kanalisationen .	0,47	„ „
4.	Straßenreinigung	2,80	„ „
5.	Abgabe von der Bruttoeinahme	15,04	„ „
6.	Gemeindeeinkommensteuer . .	1,40	„ „
7.	Verschiedene Abgaben . . .	0,55	„ „
		26,61	Millionen Mark

Fünftes Kapitel.

Oekonomik der Posten, Telegraphen und Telephone.

Literatur. Heinrich Stephan, Geschichte der preußischen Post. Berlin 1859. P. D. Fischer, Post und Telegraphie im Weltverkehr. 1879. Veredarius, Das Buch von der Weltpost. Berlin 1885. P. D. Fischer, Deutsche Post- und Telegraphengesetzgebung. 3. Aufl. Berlin 1886. Derselbe, Die Verkehrsanstalten des Deutschen Reiches, im Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege des Deutschen Reiches. Jahrgänge 1871, 1872, 1874. Leipzig. Charles H. Hull, Die deutsche Reichspacketpost. Jena 1892. G. B. Hill, Life of Sir Rowland Hill and the history of penny postage. London 1880. Archiv für Post und Telegraphie (Beilage zum Amtsblatt der Reichspost- und Telegraphenverwaltung). Berlin 1873—1898. L'Union postale, herausgegeben vom Internationalen Postbureau in Bern als Organ des Weltpostvereins. Bern 1875—1898. Journal télégraphique, herausgegeben vom internationalen Telegraphenbureau in Bern. 1869—1898. Karl Knies, Der Telegraph als Verkehrsmittel. Tübingen 1857. Gustav Schöttle, Der Telegraph in administrativer und finanzieller Hinsicht. Stuttgart 1883. P. D. Fischer, Die englischen Postsparkassen. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. XVI. Jena 1871 (S. 374—415). Aug. de Malarce, Etude de legislation comparée sur les caisses d'épargne par les postes en Angleterre, en Belgique, en Italie, en Hollande et en France. Paris 1880. Ludwig Elster, Die Postsparkassen. Ein Vorschlag zur Einführung derselben in Deutschland. Jena 1881. Karl Roscher, Postsparkassen und Lokalsparkassen in Deutschland. Dresden 1885. Eduard Tobisch, Der Check- und Clearingverkehr des österreichischen Postsparkassenamts. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. LIX, S. 1 ff. Jena 1892.

J. Holzamer, Beitrag zur Geschichte der Briefportoreform. Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. Bd. XXXIV, S. 1—44, 529—574. Tübingen 1878. G. Cohn, Erörterungen über die finanzielle Behandlung der Verkehrsanstalten. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich. 1886, S. 1—29. Emil Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft. Wien 1878. Bd. I, 211—372. Derselbe, Schönberg's

Handbuch der politischen Oekonomie. Bd. I. 4. Aufl. Tübingen 1898. Wilhelm Roscher, System der Volkswirthschaft. Bd. III, §§ 84 ff. Adolph Wagner, Lehrbuch der politischen Oekonomie. Sechster Band. 2. Aufl.: Finanzwissenschaft §§ 59—64. Leipzig 1890. Hans v. Scheel, Die Erwerbseinkünfte des Staates. Schönberg's Handbuch der politischen Oekonomie. 4. Aufl. Bd. III. Tübingen 1898. P. D. Fischer, Artikel: Post, Porto, Postsparkassen, Weltpostverein, Telegraphie u. Telephonie. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. 5 und 6. Jena 1893/94.

I. Staat und Post in Deutschland.

§ 673. In der Geschichte der Eisenbahnpolitik haben wir kennen gelernt, wie die Verkettung mit den Verfassungs- und Verwaltungszuständen der einzelnen Staaten die neue und große Verkehrsanstalt aus dem Mittelpunkte des Gemeinwesens, auf welchen seine centralistische Natur gerichtet war, hinaus verschoben hat, um im Einzelnen sie unter günstigen Bedingungen dahin zurückzuführen. Theils die Neuheit der Technik, theils die nie dagewesene Größe der Aufgabe, theils die Ueberlieferungen derjenigen Staatseinrichtungen, welche zuerst an die Lösung dieser Aufgabe sich heranwagen mußten, theils die Bereitwilligkeit und Fähigkeit kapitalistischer Unternehmungen in den tonangebenden Ländern der neuen Volkswirthschaft — alle diese Umstände haben zusammengewirkt, im 19. Jahrhundert aus den Eisenbahnen eine Unternehmung zu machen, welche aus der Sphäre einheitlich staatlicher Ordnung um ebenso viel abrückte, als sie in die Peripherie des neuen Kapitalerwerbes eintrat.

Es ist aber ein Irrthum, wenn man meint, dieses sei eine durchaus neue Erscheinung in der Geschichte der Verkehrsanstalten, oder es sei gar der eigenthümliche Fortschritt des Jahrhunderts, welcher an die Stelle überlebter Ordnungen neue und bessere setzt, die fortan sich zu behaupten und zu verallgemeinern hätten.

Die historischen Entwicklungen in dem Verhältnisse des Staates zur Post belehren uns eines Besseren. Was mit den Eisenbahnen im 19. Jahrhundert geschehen, ist mit den Posten, wenn wir von dem Unwesentlichen absehen, viel früher geschehen. Ja, in demselben Zeitalter, da die Eisenbahnen ihre vermeintlich neue Wendung zum freien Kapitalerwerbe genommen, haben die Posten, sofern sie noch nicht fertig damit waren, ihre letzten Entwicklungen zur staatlichen Centralisation nachholen müssen.

Der pathologische Zustand der deutschen Staatsverhältnisse und seine späte Besserung ist ein lehrreiches Beispiel dafür.

§ 674. Der centralistische Charakter der Post hat sich dem Staate aufgedrängt — in dem Grade, in welchem ein Staat vorhanden war.

Bestimmend dafür war theils der eigene Bedarf der Staatsverwaltung für die Dienste der Post, theils der fiskalische Werth der Dienste, welche die Post dem Verkehre der Privaten zu leisten im Stande war.

Diese beiden Beweggründe stehen sich zunächst als zwei entgegengesetzte Pole gegenüber. Der cursus publicus des Römischen Reiches ist für den Staatsdienst allein bestimmt und nur durch ausnahmsweise Erlaubniß des Staatsoberhauptes bedienen einzelne Private sich seiner Leistungen. Ludwig XI. von Frankreich erläßt ein strenges Verbot gegen die Benutzung der königlichen Post für Privatzwecke*).

In England ist die Post noch unter der Königin Elisabeth eine Staatsanstalt für staatliche Zwecke. Erst unter Jakob I. darf die königliche Post Briefe der Kaufleute nach dem Auslande befördern, erst unter Karl I. auch solche nach dem Inlande. Eben hieran schloß sich sogleich (1637) die Besitznahme der Briefpost als eines ausschließlichen Vorrechtes an. Noch Cromwell verordnet die Errichtung von Posten aus dem Grunde, weil dieselben das beste Mittel böten, „um manche gefährliche und ruchlose Anschläge gegen die Republik zu verhüten".

So springen in den früh geeinten Großstaaten Europas die beiden Triebfedern in einander, aus der Postanstalt eine einheitliche und ausschließliche Staatsanstalt zu machen. Nicht nur der überhaupt centralistische Charakter des französischen Staatswesens, sondern die völlig verschiedenartige Struktur des englischen Staatswesens, die vielmehr solchen centralistischen Organisationen feindlich ist, hält an der Staatspostanstalt und der fortschreitenden Koncentration fest, indem man im Laufe der Zeit nur etliche Nebenbestandtheile herausfallen läßt, die gegenüber dem hauptsächlichen Zwecke als unerheblich oder lästig erscheinen (Personenbeförderung, Packetbeförderung).

In Deutschland muß die Post dieselben mühsamen und verschlungenen Wege gehen, um zu seiner Einheit zu gelangen, wie das Staatswesen überhaupt.

Zunächst rufen die treibenden Kräfte, aus denen in Frankreich und England Staatspost und Postregal entspringt, in Deutschland nur nichtstaatliche Gebilde der Postanstalten hervor. Korporative

*) Knies, Der Telegraph als Verkehrsmittel, mit Erörterungen über den Nachrichtenverkehr überhaupt. Tübingen 1857, S. 77.

Posten, so zumal die Posten der Universitäten, sehen wir auch in den anderen Ländern während des Mittelalters. Aber so mannigfaltige der Art und so lange nirgendwo wie in Deutschland: Posten der Kaufleute, Städte, Universitäten, des Deutsch-Ritterordens. Selbsthülfe lokaler oder interlokaler Körperschaften in Ermanglung staatlich geeinter Organisation.

Und ebenso durch die andere Triebfeder hervorgerufen, die wir kennen lernten, die Entwicklung des privaten Verkehrs und die lukrativen Erfolge seiner Bedienung, ist es nicht die Staatsgewalt, welche ihr Regal darüber wirft, sondern es sind private Unternehmer, Leute von jener Spekulantenklasse, die aus Italien seit dem Mittelalter für allerhand gewinnbringenden Erwerb über die Alpen kommen, denen es gelingt, die Konzession zur Errichtung einer Postanstalt für das Deutsche Reich zu erringen. Ein Vorspiel der kapitalistischen Unternehmungen, welche für die neue Volkswirthschaft England seit der Mitte des 18. Jahrhunderts in Bewegung gesetzt hat, ein Vorspiel auch der ergänzenden Wirksamkeit, welche solche Unternehmungen in die Lücke öffentlicher Veranstaltungen eingeschaltet haben.

§ 675. In dreierlei Formen zerfällt nun in Deutschland, was in der Staatspost Frankreichs und Englands geeint ist. In dreierlei Formen, die mit einander in Kampf gerathen — bis am Ende diejenige Form den Sieg erringt, welche auch im deutschen Staatswesen zur Herrschaft gelangt, um die Einheit herzustellen.

Es sind einmal die alten Metzgerposten der deutschen Städte; es ist zweitens das vom Kaiser belehnte Haus der italienischen Geschäftsleute; es ist drittens jedes der Territorien des Reiches, welches sich groß und stark genug fühlt, eine eigene Staatspostanstalt samt Postregal zu unterhalten. Das Haus Habsburg trug in seiner Weise dazu bei, indem Ferdinand II. (1624) dem Freiherrn v. Paar das Obrist-Hof-Postmeisteramt „über die Posten in unserem Erbkönigreich Ungarn und Böhmen und dessen inkorporirten Provinzen, wie auch dem Erzherzogthum Oesterreich unter und ob der Enns als ein neu angesetztes Lehen und Regal" ertheilte.

Beim Zusammenbruche des alten Reiches entstanden theils neue Territorialposten, theils neue Belehnungen der Territorialregierungen an den Fürsten Taxis. Am Schlusse des Jahres 1810 zählte man auf der Grundfläche des ehemaligen Reiches nicht weniger als 50 verschiedene Territorialposten, die obendrein zum guten Theil ohne Rücksicht auf die

Zeit und auf den Ort des Anschlusses in dem Nachbarstaate eingerichtet waren*).

Der Bundesvertrag von 1815 faßte keine Aenderung dieses Zustandes ins Auge. Im Artikel 19 des Bundesvertrages behalten sich die Bundesglieder vor, bei der ersten Zusammenkunft der Bundesversammlung in Frankfurt „wegen des Handels und Verkehrs, sowie wegen der Schiffahrt in Berathung zu treten". Die späteren Verhandlungen darüber zeigen, daß an den Nachrichtenverkehr bei jenem Artikel nicht einmal gedacht ist. Ein Promemoria des Vertreters der freien Städte, Smidt, vom 25. Mai 1815, redete hypothetisch davon, „so lange das Postwesen keine allgemeine Bundesanstalt ist, deren Ertrag nach Abzug der Unkosten zu allgemeinen Zwecken verwendet wird". Und einige Jahre später trat ein anderer Vertreter der freien Städte, Gütschow (29. Juli 1819) in der Bundesversammlung mit einem ausführlichen Vorschlage auf: man möge doch auf die Beseitigung der großen Beschwerden in dem Zustande des Postwesens durch eine Vereinigung der Bundesstaaten hinwirken. Verlängerung der Postrouten und übermäßige Vertheuerung des Portos seien die Hauptbelastungen, in welchen sich die Verschlimmerung des Zustandes gegen früher wegen der Vervielfältigung der Landesposten und wegen des Grundsatzes, die Posten hauptsächlich als Einnahmequelle für den Staat zu benutzen, darstelle. Frankreich habe, da es nur eine Postverwaltung besitze, eine viel wohlfeilere und schnellere Beförderung. Auch in Deutschland werde *eine Bundespost unter einer* Administration überaus heilsam wirken.

§ 676. Dieser Gedanke kam ein halbes Jahrhundert zu früh. Die Zwischenzeit mußte sich begnügen, die ärgsten Mißstände der Zersplitterung des Postwesens zu beseitigen oder zu lindern. Die Zahl der selbständigen Postgebiete verminderte sich allmälig. Aber im *Jahre* 1857, also unmittelbar vor der Neugestaltung der deutschen Verhältnisse, gab es noch 17 *verschiedene Posten* in Deutschland (Oesterreich, Preußen, Bayern, Sachsen, Hannover, Württemberg, Baden, Braunschweig, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg, Luxemburg-Limburg, Holstein-Lauenburg, die drei Hansestädte, Thurn und Taxis — letztere für die hessischen Staaten, Nassau, Frankfurt, den größten Theil von Thüringen, Lippe-Detmold, Lippe-Bückeburg und Hohenzollern).

Seit 1842, zumal 1847 suchen *Preußen* und *Oesterreich* auf

*) Knies, Der Telegraph als Verkehrsmittel, 80 ff.

dem Wege freier Verträge gemeinschaftliche Portotaxen für Deutschland einzuführen. Die Dresdener Postkonferenz (18. Oktober 1847 bis 3. Februar 1848) hat — nach den Unterbrechungen des Jahres 1848 bis 1849, da der Entwurf einer Reichsverfassung vom Frühjahr 1848 den Satz enthielt „die Post ist Sache des Reiches" — den „Deutsch-Oesterreichischen Postverein" (26. April 1850) hervorgerufen. Sein Zweck war: „Die Feststellung gleichmäßiger Bestimmungen für die Tarirung und postalische Behandlung der Brief- und Fahrpostsendungen, welche sich zwischen verschiedenen zum Verein gehörigen Postgebieten oder zwischen dem Vereinsgebiete und dem Auslande bewegen." Die sämmtlichen zum Verein gehörigen Staatsgebiete sollten bezüglich der Briefpost für die internationale Vereinskorrespondenz und Zeitungsexpedition ein ungetheiltes Postgebiet darstellen. Mit Ausnahme des Herzogthums Limburg traten sämmtliche deutsche Staaten, auch die Thurn und Taxis'sche Postverwaltung, dem Vereine bei; Preußen und Oesterreich zugleich für ihre nicht zum Deutschen Bunde gehörigen Gebiete. Im Jahre 1857 umfaßte der Verein (nach Zutritt einiger italienischer Staaten) 72 Millionen Seelen auf 24000 Quadratmeilen. Periodische Postkonferenzen (1851, 1855, 1857) arbeiteten an der Fortbildung des Vereines. Zugleich schloß der Verein selber wiederum internationale Verträge mit der Mehrzahl der fremden Staaten (1851 mit Rußland und den Niederlanden, 1852 mit Belgien, Spanien, England, Frankreich, Nordamerika, Schweden, 1853 mit Frankreich und Dänemark u. s. w.).

Es war eine Entwicklung, die parallel ging den sonstigen Verträgen über volkswirthschaftliche Gemeinschaften zwischen den deutschen Staaten, insbesondere den fortschreitenden Maßregeln für den Zoll- und Handelsverein, an welche sich die Einigungen über Münzwesen, Maaßwesen u. s. w. anreihten. Verträgen, welche als Nothbehelf dienen mußten zur theilweisen Herstellung der wirthschaftlichen Einheit, so lange für die ganze Einheit die politische Vorbedingung, die Reichseinheit, fehlte.

§ 677. Die wirthschaftlichen Gebilde von centralistischer Natur bekunden ihr Wesen in solchen Staatsentwicklungen, wie Deutschland, wie die Schweiz sie im 19. Jahrhundert kennen gelernt hat, dadurch, daß die unfertige Einheit der Nation sich mit dergleichen halben Organisationen zu helfen sucht, daß die fertige Einheit im ersten Augenblicke ihrer Geburt die ganze centralistische Organisation verlangt. Wie bei den Anfängen der deutschen Reichsverfassung vom Frühjahr 1848 die

eine Post für das eine Deutschland gefordert wurde, so gehörte seit den Erfolgen der deutschen Einheit in der Reichsverfassung die „Reichspost" zu deren ersten Bestandtheilen.

Die Verfassung des „Norddeutschen Bundes" (Art. 4 Nr. 10) legte dem Bunde die Gesetzgebung und die Beaufsichtigung des Post- und Telegraphenwesens bei. Der Abschnitt VIII der Verfassung bestimmte, daß beide Institute für das gesammte Bundesgebiet als einheitliche Staatsverkehrsanstalten einzurichten und zu verwalten seien. Die obere Leitung der Verwaltung wurde dem Bundespräsidium übertragen; die Einnahmen und Ausgaben wurden, unter Wahrung einer Uebergangszeit, für gemeinschaftlich erklärt. Der Uebergang der bisherigen Landespostverwaltungen auf den Bund erfolgte am 1. Januar 1868.

Bereits zuvor hatte die Einverleibung des wesentlichsten Theils des Taxis'schen Postgebietes in den preußischen Staat den Fürsten von Taxis veranlaßt, den Gesammtinhalt der von ihm besessenen Postgerechtsame mit allem Zubehör der Krone Preußens für eine Entschädigung von 3 Millionen Thalern durch Vertrag vom 28. Januar 1867 abzutreten. Am 1. Juli 1867 hatte Preußen die Ausübung des Postregals in dem Taxis'schen Postgebiete übernommen. Das zur Reichsfürstenstandschaft emporgediehene Geschäftshaus von italienischen Spekulanten machte in demselben Augenblicke der staatlichen Centralisation der Postverwaltung Platz, da die staatliche Einheit endlich in Deutschland errungen wurde. Es ist ein Merkzeichen für das ganze private Unternehmungswesen im Gebiete der Verkehrsanstalten und für deren Verhältniß zur Staatsgewalt, wie insbesondere zu deren stufenweiser Entwicklung.

Das Gesetz über das Postwesen des Norddeutschen Bundes vom 2. November 1867 beruhte auf dem preußischen Postgesetz vom 5. Juni 1852. Daran schloß sich das Gesetz über das Posttaxwesen im Gebiete des Norddeutschen Bundes (4. November 1867), welches als Briefporto den Einheitssatz von 1 Groschen für das ganze Bundesgebiet, sowie einheitliche Tarifsätze für den Päckerei- und Geldverkehr einführte.

§ 678. Die Postgesetzgebung des Reiches beruht in allen Stücken auf derjenigen des Norddeutschen Bundes. Die beiden Reichsgesetze vom 28. Oktober 1871 (über das Postwesen des Deutschen Reichs und über das Posttaxwesen im Gebiete des Deutschen Reichs, am 1. Januar 1872 in Kraft getreten) sind ergänzt durch die Postordnung vom 18. December 1874 sowie durch das Gesetz über die Rechtsverhältnisse der Post zu den

Eisenbahnen vom 20. December 1875. Zu gleicher Zeit ist durch die Telegraphenordnung vom 21. Juni 1872 das Verhältniß des mit der Reichspost verknüpften Telegraphenwesens zum Publikum einheitlich geregelt.

Der hauptsächliche Fortschritt, welchen die Entwicklung des Norddeutschen Bundes zum Reiche für das Post- und Telegraphenwesen herbeizuführen berufen war, ist, gleich so manchem anderen, preisgegeben worden. Durch die Versailler Verträge vom 23. November und 25. November 1870 mit den Königreichen Bayern und Württemberg ist unter den „Reservatrechten" derselben auch die Bewahrung der Selbständigkeit des Post- und Telegraphenwesens zugestanden worden. Artikel 52 der Reichsverfassung erklärt: „Die Bestimmungen in den Artikeln 48—51 finden auf Bayern und Württemberg keine Anwendung." Es sind aber die Artikel 48—51 diejenigen, welche den Grundsatz verkündigen und ausführen, daß das Postwesen und das Telegraphenwesen für das gesammte Gebiet des Deutschen Reiches als einheitliche Staatsverkehrsanstalten eingerichtet und verwaltet werden.

Auch diese rückständige Brechung der Einheit in dem deutschen Postwesen ist in seiner Weise ein lehrreiches Merkzeichen dafür, daß die aus der ökonomischen Natur der Verkehrsanstalt folgende Centralisation in jedem Stadium der historischen Entwicklung sich abzufinden hat mit den jeweiligen Zuständen des Staats- und Verfassungswesens.

In denselben Jahren, da die ökonomische Natur der Post- und Telegraphenanstalten längst zu internationalen Verträgen gedrängt und dadurch bewiesen hatte, daß die Grenzen selbst der großen Reiche zu enge seien für die Organisation von Post und Telegraph, war es nicht mehr möglich, aus der Zweckmäßigkeit der Organisation eine solche Brechung der Einheit zu rechtfertigen. Das konnte nur seinen Grund haben in der Brechung der nationalen Entwicklung, welche bis zur vollen Einheit noch nicht gelangt, ja sich derselben zu nähern nur mühsam entschlossen war. In solchem Gegensatze zwischen dem Alten und dem Neuen, dem Ungeeinten und dem Gemeinsamen, müssen Zwischenbildungen aushelfen. Das ganze Wesen eines Bundesstaates ist solche Zwischenbildung, und abermals, um den Bundesstaat möglich zu machen, müssen wiederum Aushülfsmittel im Einzelnen dienen — „Reservatrechte" der Vergangenheit gegen die neue Zeit. Als im Jahre 1848 die Eidgenossenschaft der Schweizer sich eine Bundesverfassung und einen Bundesstaat schuf, und mit dem Bundesstaat eine Bundespost, da reservirten die Kantone sich das Recht, daß die Postbeamten aus den Kantonen genommen werden sollten, in denen sie fungirten. Im Jahre 1871 war

bei der Revision der Bundesverfassung der Einheitsgedanke in der Schweiz so weit erstarkt, daß jenes Reservatrecht gestrichen werden konnte.

§ 679. Das Postregal, d. h. das Hoheitsrecht, welches als Ausfluß der Souveränität durch den Fürsten (die Staatsgewalt), sei es unmittelbar, sei es mittelbar (durch Verleihung an einen Anderen), ausgeübt wird unter Ausschließung des Mitbewerbes auf dem von dem Regal beherrschten räumlichen Gebiete — das Postregal hat wie die Regalien im Allgemeinen (vgl. Syst. II §§ 71—78) für die Gegenwart eine andere Bedeutung als in dem alten Staatswesen, aus dem es entsprungen ist.

Die Regalität bedeutet in dem unentwickelten Staatshaushalte die lukrative Ausbeutung mannigfaltiger Thätigkeiten, die der Staat (Fürst) sich selber oder seinen Begünstigten vorbehält. Nicht die Angemessenheit des Gewinnes, den eine Staatsthätigkeit abwirft, sondern die Erzwingbarkeit desselben ist das Kriterium für das Regal. Auf diese Weise fallen nothwendige und entbehrliche Staatsthätigkeiten, normale und mißbräuchliche Akte, centralistische Organisationen von bloß formellem oder von materiellem Charakter, Steuerformen und Verwaltungszweige der Produktion oder des Verkehrs in dem Bereiche der Regalität zusammen.

Der gereifte Staat und sein Haushalt fordern Ordnung in diesem Gemengsel. Die Begründung des Staatshaushalts auf die Steuer, sowie die Entwicklung des Staatskredits heben den Alp der Finanznoth, welcher das Wirrsal erzeugt hat. Die Aufgaben des Staates rücken in eine reinlichere Ordnung und die Scheidung von Finanzzwecken von Verwaltungszwecken schafft die Möglichkeit, einerseits die ökonomischen Bedingungen für die Erreichung der staatlichen Zwecke, andererseits die Erfüllung dieser Zwecke sicherzustellen.

Hiedurch entstehen Reagentien, mit deren Hülfe jedes der aus dem alten Staatswesen überlieferten Regalien an das Licht der heutigen Staatsansicht gebracht und von fremdartigen Bestandtheilen gereinigt wird, um aus der Kraft der lebendigen Gründe fortzubestehen oder aber dahinzufallen.

Das Postregal ist entstanden als lukratives Hoheitsrecht zur Ausbeutung des Postverkehrs, sobald derselbe groß genug geworden war, um einen Gewinn abzuwerfen. Das Postregal ist heute — wenn überhaupt es angemessen erscheint, seinen Namen noch festzuhalten — das

ausschließliche Recht des Staatsganzen, die centralistische Organisation der Post in seinem Bereich konsequent durchzuführen, uneingeschränkt durch konkurrirende Anstalten, welche die Einheit der Centralisation zersplittern. Aus einem fiskalischen Vorrecht ist eine planmäßige Veranstaltung des Staates geworden, welche der wirthschaftlichen Natur der Verkehrsanstalt zu ihrem Rechte verhilft. Nicht der Gewinn für die Finanzen ist hiebei das Entscheidende — er mag vielmehr gar nicht vorhanden sein, die Staatspost mag Zubuße fordern —, sondern die Ersparung an wirthschaftlichen Opfern, die zweckmäßigste Einrichtung mit den geringsten Kosten.

Das Ineinandergreifen aller Bestandtheile, die einheitliche Verbindung des ganzen Staatsgebietes, die hervorragende Zuverlässigkeit, die Jahrhunderte lange Uebung des Verwaltungsapparates, die Schulung des Beamtenheeres, die erprobte Ehrlichkeit und Pflichttreue desselben — alles das sind die Gründe, auf welchen ein solches einheitliches Staatsinstitut beruht, auf welche es sich berufen darf, wenn es sich anheischig macht, allein die ganze Aufgabe seines Gebietes zu erfüllen.

§ 680. Die Kraft dieser Gründe reicht so weit, daß vor der Einheitlichkeit der Veranstaltung die Ausschließlichkeit derselben (Regalität, Monopol) in die zweite Reihe tritt.

Bei der größten der centralen Verkehrsanstalten ist es eine Thatsache, nicht nur daß der theoretische Versuch einer posthumen Konstruktion des „Eisenbahnregals" hinfällig, sondern auch daß die praktischen *Staatsbahnsysteme* sich ohne den Anspruch auf ein Staatsmonopol begnügt haben. Das Bedürfniß der Einheitlichkeit setzt sich hier von selber durch vermöge der überragenden Macht der vorhandenen Anstalten, so sehr, daß sogar im System privater Bahnunternehmungen und eines Verwaltungsrechtes, welches der Zulassung konkurrirender Unternehmungen günstig ist, das „faktische" Monopol der bestehenden Bahngesellschaften die Herrschaft in Händen hält. Wo aber neben dem Netze der Staatsbahnen für Nebenbahnen, Kleinbahnen, Lokalbahnen Bedarf ist, auf deren Besitz der Staat verzichtet, geschieht es vielmehr zur Entlastung des Staatsbahnsystems, als zu seiner Zersplitterung, vielmehr zu seiner Ergänzung als zur Störung seiner Einheit. Es sind andersartige Bedürfnisse, deren Befriedigung zweckmäßiger Weise an andere Organisationen überlassen wird. Es ist kein Verlust von aufgewendeter Kraft, die das selber erfüllen könnte, dessen Leistung hier an Andere übertragen wird.

Bei der *Post* ist die Bedeutung eines rechtlichen Monopols gegen-

über dem faktischen Monopol nicht eine gleiche, aber eine ähnliche, wie bei der Eisenbahn.

Auch bei ihr ist es in erster Reihe die thatsächliche Macht einer großen Verwaltungsorganisation, gegen deren Leistungsfähigkeit konkurrirende Unternehmungen nur geringe Erfolge erringen können, auch wenn sie das Recht dazu haben. Nur ist die Post, mit der Eisenbahn verglichen, ein so viel strafferes, das ganze Staatsgebiet umfassendes Institut, daß es mit verhältnißmäßig kleinen Mitteln sich nach jedem Punkte hin erweitern, alle Dienstleistungen seiner Sphäre für jeden Punkt produciren kann.

Es liegt daher für die Post kein Anlaß vor, auf Theile ihrer Sphäre zu verzichten, sei es um die Lücken des zurückgebliebenen Verkehrs durch andere Kräfte füllen zu lassen, sei es um die eigenartigen Früchte lokalen Verkehrs von anderen Unternehmungen pflücken zu lassen. Nebenposten, Kleinposten sind neben der einen Reichspost ebenso überflüssig wie Lokalposten. Die ersteren werden aus einfachen Gründen sich nicht einstellen, auch ohne Postregal. Die letzteren, als sie ihr Heil zu versuchen begannen, indem sie eine Lücke des Reichsgesetzes ausbeuteten, hat man gleichfalls aus autoritativem Munde für leistungsunfähig erklärt. Am 30. November 1886 behauptete der Staatssekretär im Reichspostamt Dr. v. Stephan, im Reichstage*), die Privatpostanstalten seien nach kurzer Zeit immer wieder eingegangen, und die Reichspostverwaltung habe von der Konkurrenz derselben nichts zu fürchten; es bedürfe daher keiner gesetzlichen Ausdehnung des Postmonopols; die Reichspost finde ihren Schutz in ihren Leistungen.

Wenn die seitdem gemachten Erfahrungen gezeigt haben, daß diese Behauptung zu weit ging, so liegt der Grund des Irrthums nicht bloß in der Unterschätzung der Privatpostanstalten, sondern auch in dem finanziellen Spielraum, den ihnen die thatsächliche Höhe der lokalen Reichsportosätze bereitet hatte.

§ 681. Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871 bestimmt (§ 1): Die Beförderung 1. aller versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe, 2. aller Zeitungen politischen Inhalts, welche öfter als einmal wöchentlich erscheinen, gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt des Inlandes oder Auslandes auf andere Weise als durch die Post ist verboten.

*) Vgl. Syst. II, § 76.

Hienach ist das Monopol der Reichspost nicht ausgedehnt auf Postkarten, Drucksachen (außer den politischen Zeitungen) und namentlich auf die Beförderung aller Gegenstände innerhalb desselben Ortes. Dieser letztere Punkt ist der Anlaß zu Lokalpostunternehmungen in den größeren Städten Deutschlands, zumal in Berlin geworden. Hier wie in anderen Städten sind zahlreiche Ansätze der Art gemacht worden, darunter zunächst so viele vergebliche und verkümmerte, daß sie den Staatssekretär des Reichspostamtes zu jener, oben wiedergegebenen Ansicht bestimmten. Jedoch im Laufe der Jahre hat sich das geändert. Einzelne Unternehmungen sind zur Blüthe gelangt, zumal in Berlin, aber auch außerhalb der Hauptstadt.

Die größte unter ihnen ist die „Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt-Aktiengesellschaft". Sie ist begründet 1884 („Berliner Packetfahrt-Gesellschaft" bis 1886). Ihre Thätigkeit umfaßt: Packetverkehr in der Stadt Berlin und den Vororten, Beförderung von Reisegepäck von und zu den Bahnhöfen, täglicher Expreß-Packetverkehr nach 62 Städten Deutschlands, Spedition und Eilgutverkehr nach dem Inlande und Auslande, Briefbeförderung und Drucksachenbeförderung innerhalb des Stadtbezirks Berlin, Einziehung von Quittungen, Rechnungen, Versicherungspolicen, Vereinsbeiträgen u. s. w. Der Omnibusbetrieb ist seit Ende 1892 für ½ Million Mark verkauft worden. Das Aktienkapital beträgt 1 Million Mark. Der Ertrag war in den ersten 4 Jahren Null, dann schnell steigend 6, 10, 11, 13, 18 Procent — im Jahre 1896: 25 Procent, 1897: 20 Procent; der Kurs (am 26. März 1898) 302½ Procent. Sie berechnet gegenwärtig ihren Jahresverkehr auf 70 Millionen geschlossener Briefe. An Packeten beförderte sie

1886/87:	1386861	Stück*)
1894/95:	2246378	„

Aber wenn die Größe der Hauptstadt und die Höhe des Reichslokalportos (10 Pfg.) den Spielraum zu diesem Briefverkehr gewähren, so ist auch in den großen Provinzialstädten (in Konkurrenz mit dem 5-Pfg.-Lokalporto der Reichspost) der Briefverkehr der Privatpostanstalten ansehnlich. In Hannover wurden durch die Privatpost vom 1. November 1896 bis 1. November 1897 befördert 3294300 geschlossene Briefe; daneben 1428532 andere Sendungen (Karten, Postanweisungen und Postaufträge). In Dresden wurden im Jahre 1897 durch die

*) Berlin und seine Eisenbahnen Bd. II, 71 f.

Privatpost befördert 2803056 Briefe, daneben 1977316 Karten, Zeitungen und Drucksachen.

Bei allen Privatpostanstalten des Deutschen Reiches zusammengenommen, sind zu Anfang des Jahres 1898 2570 Personen beschäftigt*).

§ 682. Die neueste Entwicklung der Privatpostanstalten hat auch die Ansichten der Reichsregierung über ihre rechtliche Stellung zu denselben verändert.

Eine dem Reichstage (März 1898) vorgelegte Ermäßigung einzelner Portosätze ist in Konnexität mit der Ausdehnung des Reichspostmonopols auf die lokale Briefbeförderung gebracht worden, auf Grund der Erwägung, daß ein Theil der zu erwartenden Einnahmeausfälle durch die Beseitigung der Konkurrenz der Privatpostanstalten in der lokalen Briefbeförderung wieder einzubringen sei.

Diese Vollendung des Postmonopols weist auf zwei Gesichtspunkte — den rechtlichen und den ökonomischen.

Aus rechtlichem Gesichtspunkte entsteht die Frage, wie der neue Akt der Gesetzgebung sich zu den unter dem alten Recht entstandenen privaten Postanstalten zu stellen habe. Diese sind ohne Zweifel in eine Masche, die das Postgesetz des Deutschen Reiches offen gelassen hatte, hineingeschlüpft, indessen doch so wenig zur Ueberraschung derjenigen, welche das alte Recht gemacht haben, daß diese selber vielmehr, wie wir gesehen, eine solche Konkurrenz als lebensunfähig erklärten, auch nachdem sie bereits in das Leben getreten war. Eine Arglist, welche in gewinnsüchtiger Weise die Lücke des bestehenden Rechts ausgebeutet, kann man daher jenen Privatunternehmungen kaum entgegenhalten. Wenn sie ihr Heil versucht haben und nach einer Reihe magerer Jahre und inmitten anderer erfolgloser Unternehmungen im Einzelnen zum Gedeihen gelangt sind, so befinden sie sich wirthschaftsrechtlich in einer wenigstens ähnlichen Lage wie die Tabakfabrikanten und Tabakhändler des freien Gewerbes, deren Existenz durch die Einführung des Tabakmonopols in Frage gestellt wird. Sie haben also bei einer Ausdehnung des Postmonopols, welche einen Theil ihres bisherigen Betriebes aufhebt, einen Anspruch auf Entschädigung für diejenige Einbuße, die durch das neue Recht ihnen zugefügt wird. Wie groß die Einbuße ist, das bleibt dann allerdings einer sachkundigen Ermittlung überlassen. Ja es wäre denkbar,

*) Rede des Staatssekretärs im Reichspostamt, v. Podbielski, im Reichstage am 7. März 1898.

daß — bei der Mannigfaltigkeit der Geschäftszweige, die, ohne Kollision mit dem Postmonopol, nach wie vor von ihnen betrieben werden — die Verschiebung ihrer Thätigkeit von der einen Seite auf die andere ganz ohne Schaden an ihrem Gewinne verlaufen könnte.

Aus ökonomischem Gesichtspunkte mag eine Erfahrung, wie die an den Privatpostanstalten gemachte, in mancher Hinsicht lehrreich für die Leistungsfähigkeit der großen Reichspostanstalt werden. Daß die letztere nicht im Stande sein sollte, wie für die großen Entfernungen und das ganze Verkehrsnetz des Reiches, so auch für den Lokalverkehr der großen Städte ihre Schuldigkeit zu thun, ist recht unwahrscheinlich. Der hauptsächliche Unterschied, gerade derjenige, welcher bei einzelnen Schichten der großstädtischen Bevölkerung Glück gemacht hat, beweist gar nichts für oder gegen die Leistungsfähigkeit der Reichspostanstalt, sondern nur für die verschiedenen Grundsätze der Tarifgestaltung und der Beförderungssätze. Es gehört diese Frage in das Gebiet der finanziellen Behandlung der Verkehrsanstalten, in das Maaß der Ueberschüsse oder Zuschüsse, welche die Reichspost ergiebt, dieselbe Reichspost, die — was keine Privatunternehmung ihr nachmacht — Packete zu 5 kg für 50 Pfg. von Memel bis Mülhausen befördert. Es ist also ein Problem der Lastenvertheilung, der Ausgleichung von verlustbringenden und gewinnbringenden Stücken des Verkehrs innerhalb des Betriebes derselben Reichsinstitution.

§ 683. Ein solches Experiment des Individualismus mitten in dem Gebiete der centralistischen Organisationen verfehlt nicht neben den praktischen Interessen manche theoretische Sympathien wachzurufen. Wie denn bei Berathung der Verfassung des Norddeutschen Bundes in dem Reichstage die freihändlerische Strömung sich auch darin bekundete, daß die Aufhebung des Postmonopols und die Ersetzung des Staatsbetriebes durch Privatunternehmung angeregt wurde.

Es ist lehrreich, einen Blick in die Geschichte der Wissenschaft zu werfen, um zuzusehen, wie tief die Wurzeln solcher Sympathien reichen.

Das Haupt der alten Schule, Ad. Smith, ist ihnen nicht günstig. Er sagt*): „Die Postanstalt ist recht eigentlich ein merkantiles Geschäft; die Regierung verauslagt die Kosten für die Postämter, Wagen, Pferde und läßt sich ihre Auslagen mit großem Gewinne zurückzahlen durch die

*) Wealth of Nations. Book V, chap. 2, edit. Playfair. London 1805. Vol. III, 256.

Gebühren für die Beförderung. Es ist vielleicht das einzige merkantile Geschäft, welches mit Erfolg von, wie ich glaube, jeder Art von Regierung verwaltet worden ist. Das vorzuschießende Kapital ist nicht sehr beträchtlich; die Technik des Betriebes fordert keine besondere Geschicklichkeit (there is no mystery in the business); der Ertrag ist nicht nur sicher, sondern auch sofort flüssig."

Smith sagt dieses in einem Zusammenhange, in dem er die Unfähigkeit der Regierung, oder wenigstens gewisser Arten der Regierung, so der englischen, für andere Handelsunternehmungen (mercantile projects) nachweisen will; wo er von der Verwaltung einer Staatsbank meint, die ordentliche, wachsame und sparsame Verwaltung solcher Aristokratien wie derer von Venedig und Amsterdam sei dazu außerordentlich geeignet, wie die Erfahrung lehre; aber eine Regierung wie die englische, die bei allen ihren Vorzügen niemals wegen ihrer guten Oekonomie berühmt gewesen sei, die in Friedenszeiten mit der Verschwendung gewirthschaftet habe, die vielleicht den Monarchien eigen sei, und in Kriegszeiten mit der gedankenlosen Extravaganz, in welche die Demokratien so leicht verfallen — eine solche Regierung könne kaum mit der Verwaltung einer Bank betraut werden.

Die Postverwaltung erscheint Smith als der einzige unter den wirthschaftlichen Staatsbetrieben, der sich empfiehlt, nach der Einfachheit seiner Technik und auf Grund der allgemeinen Erfahrung.

In der That hat selbst die allen Regalen und Monopolen feindliche Gesetzgebung der französischen Revolution, welche in so vielen Richtungen die Lehren der (in der individualistischen Konsequenz Smith übertreffenden) physiokratischen Schule verwirklichte, das Postregal aufrechterhalten. Die Verpachtung der Staatspost wurde durch Dekret vom 12. Juni 1790 aufgehoben*) und das Gesetz vom 26. August 1790 vereinigte die Briefpost, die Personenpost, die Packetpost unter der Autorität eines vom Könige ernannten Postkommissars. Das Gesetz vom 23., 24., 30. Juli 1793 löste die Fahrpost (messagerie) ab und überließ sie dem privaten Gewerbe — was in England bereits 1779 geschehen war. Die Briefpost wurde desto bestimmter als Regal festgehalten, theils um der staatlichen Interessen willen, die sich an die Briefbeförderung knüpften, theils aus finanziellen Rücksichten, die gerade in der Gesetzgebung der Revolutionszeit in hohen Portosätzen sich Geltung verschafften.

*) Block, Dictionnaire de l'Administration française. 2. édition. Paris 1877, p. 1533.

§ 684. Verschieden von diesem Standpunkte der westeuropäischen Wissenschaft und Gesetzgebung zeigt die deutsche Theorie individualistische Neigungen.

Es ist Ludwig Heinrich v. Jacob, welcher in seiner „Staatsfinanzwissenschaft“*) die Ansicht äußert, sowohl in Hinsicht auf Sparsamkeit als auf die Bequemlichkeit des Publikums müsse die Postverwaltung sehr gewinnen, wenn sie Privatpersonen (unter obrigkeitlicher Aufsicht) gelassen werde. Wenn Jedermann verstattet würde, fahrende Posten zu halten, so sei von Seiten des Staates nichts weiter nöthig, als daß er mit solchen Personen eine Uebereinkunft treffe, an welchen Tagen und zu welcher Stunde ihre Posten gehen müssen, und daß bestimmte Preise festgesetzt werden. Dieses gleichfalls für die reitende oder Briefpost, welche wohlfeiler und ebenso gut durch Privatadministration verwaltet werden könne, wenn nur den Privatunternehmern zur Bedingung gemacht werde, daß sie die in ihren Kontrakten bestimmten Zeiten und Stunden halten und dem Publikum die gehörige Garantie für die Sicherheit der ihnen anvertrauten Gelder und Briefe leisten. Wenn der Staat ein Einkommen von den Posten ziehen will, so könne er ein größeres reines Einkommen von Privatposten als von öffentlichen ziehen, weil das, was die öffentliche Administration mehr kostet, einen Fonds eröffnet, aus dem der Staat sein Mehreinkommen gewinnt.

Bei Karl Heinrich Rau**) bemerken wir hier, wie sonst, den Erdgeruch der kleinstaatlichen Verhältnisse, aus denen heraus seine Ansichten erwachsen waren.

Er erkennt den eigenthümlichen Vorzug der Staatspostanstalt in ihrem Zusammenhange durch das ganze Staatsgebiet und von da aus über die ganze civilisirte Erde. Er erkennt, daß die Briefpost nur dann ihre Bestimmung vollkommen erfüllt, wenn sie sich auf einer größeren Landesstrecke in einer einzigen Verwaltung befindet. Obgleich demnach in der Regel der Betrieb der Post auf Staatsrechnung Vorzug verdiene, so trete doch bei kleinen Staaten eine Ausnahme ein. „Ein Privatunternehmer, dem die Posten in allen solchen Staaten übertragen sind, kann sie mit leichter Mühe wohlfeil, sicher und bequem einrichten.“

Was den Kernpunkt dieses Gegensatzes ausmacht, ist die Kleinheit und Zerrissenheit der Staatsgebiete, während die Postanstalt Größe und Einheit fordert. Gegenüber solchen kleinen Souveränetäten und Regalverwaltungen ist ein gemeinsamer, großer Privatunternehmer der Noth-

*) Erster Band, §§ 426 ff., S. 341 (Halle 1821).

**) Grundsätze der Finanzwissenschaft. 5. Ausgabe. Leipzig 1864. I. §§ 296 ff.

behelf, ist das, was das Haus Taxis in Deutschland Jahrhunderte lang gewesen. Es ist dasselbe, was in der Schweiz die Eisenbahnaktienunternehmungen bisher bedeutet haben, solange ein Bundesbahnsystem nicht erreichbar war, weil Staatsbahnsysteme auf dem Raume von Kantonen nicht Platz haben. Es ist der alte Grund in der Gestalt der neuen Technik, den Aristoteles ausgesprochen, wenn er sagt, daß ein spannelanger Wagen gar kein Wagen ist.

Die individualistischen Neigungen von C. J. Bergius*) lassen ihn behaupten, daß die staatliche Postverwaltung kostbarer sei als eine private, aber auch er hält es nicht für gerathen, die Briefpost als Staatsanstalt abzuschaffen. Er geht so weit, die Ueberflüssigkeit des Briefpostmonopols dadurch zu rechtfertigen, daß das Publikum der Staatspost, wenn sie sicher, schnell und billig ist, in der Regel den Vorzug giebt.

§ 685. Aus den, je nach den einzelnen Ländern, verschieden gearteten Beziehungen des Staats zu den Eisenbahnen ergiebt sich ein verschiedenes Verhältniß der Staatspost zu den letzteren, welches seinerseits beeinflußt ist durch die Betriebszweige der Post. Die Briefpost hatte keine Schädigung von der Konkurrenz der Eisenbahnen zu erwarten, wohl aber die Personenpost. Da, wo diese letztere eine bedeutende Rolle noch spielte in dem Zeitalter, da die Eisenbahnen aufkamen und nicht (wie in England und Frankreich) dem Privatgewerbe längst überlassen waren, lag es nahe, daß der Staat bei der Zulassung der Eisenbahnunternehmungen seine Rechte auf Schadloshaltung zu wahren suchte. So in Preußen, so in der Schweiz.

Das preußische Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 fordert, um die Postverwaltung für die durch die Eisenbahnen ihr etwa entstehenden Verluste zu entschädigen, das Folgende**). Die Eisenbahngesellschaften sollen ihren Betrieb, soweit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung bringen und den unentgeltlichen Transport der Briefe, Gelder und aller anderen dem Postzwange unterworfenen Güter übernehmen; auch den unentgeltlichen Transport derjenigen Postwagen, welche nöthig sein werden, um die der Post anvertrauten Güter zu befördern. Die Konkurrenten auf der Bahn (deren

*) Grundsätze der Finanzwissenschaft mit besonderer Beziehung auf den preuß. Staat. Berlin 1865, S. 142 f.

**) Gleim, Zum dritten November 1888. Archiv für Eisenbahnwesen. 1888, 815. Hier findet sich der Wortlaut des ganzen Gesetzes S. 829 ff.

Zulassung laut § 27 das Handelsministerium sich im Sinne der uns bekannten Klauseln der englischen Eisenbahnkonzessionen vorbehält) sollen zu denselben Leistungen gegen die Post verpflichtet sein. Außerdem aber ist von den Eisenbahngesellschaften eine Abgabe zu entrichten, welche ausdrücklich die Bestimmung hat, die Post für den Verlust zu entschädigen, den sie durch die Eisenbahnen erleidet, und welche nach der Höhe dieses Verlustes bemessen ist.

Der formell rechtliche Standpunkt des Postregals, und seiner Ansprüche auf die dasselbe berührende neue Technik in der Hand privater Unternehmergesellschaften, geht hier neben dem außerdem zu ermittelnden positiven Verluste der Postverwaltung wie eine selbständige Erscheinung her. Thatsächlich ist das eine die Form, das andere die Sache*).

Noch formeller im Sinne des Postregals äußert sich das Bundesgesetz**) der Schweiz (23. December 1872, Artikel 19—21).

Die Eisenbahnverwaltungen sind, zufolge desselben, dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Brief- und Fahrpost, insoweit der Transport derselben durch die Bestimmungen über das Postregal ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet. Für andere Fahrpostsendungen ist eine Vergütung zu bezahlen, welche auf Grundlage des Eilfrachttarifs zu berechnen ist. Mit jedem Posttransporte ist der dazu gehörige Kondukteur unentgeltlich zu befördern. Die Herstellungs- und Unterhaltungskosten der fahrenden Postbureaux fallen der eidgenössischen Postverwaltung zur Last; die Eisenbahnverwaltungen haben aber den Transport derselben, sowie die Beförderung der dazu gehörenden Postangestellten und des Inspektionspersonals unentgeltlich zu übernehmen.

Außerdem wird eine jährliche Konzessionsgebühr für den regelmäßigen Personentransport vorbehalten, und zwar 50 Franken für jede im Betriebe befindliche Wegestrecke von 1 km, sofern die Bahnrechnung 4 Procent abwirft, 100 Franken bei 5 Procent, 200 Franken bei 6 Procent und darüber.

---

*) Eingehender ist das Historische der preußisch-deutschen Gesetzgebung über das Verhältniß der Post zu den Eisenbahnen, die Verhandlungen im preußischen Staatsrathe bei der Vorbereitung des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, die Begründung der Vergünstigungen der Post und die Stichhaltigkeit dieser Gründe erörtert worden durch Ch. H. Hull, Die deutsche Reichspacketpost (Jena 1892), S. 74—130. Hull's Ergebniß führt dazu, die Behauptungen oder Befurchtungen der Postverwaltungen über eine materielle Schädigung der Posteinnahmen durch die Eisenbahnen als grundlos darzustellen.

**) Heinrich Fick, Die schweizerischen Rechtseinheitsbestrebungen insbesondere auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts. Erlangen 1874.

§ 686. In Preußen und im Deutschen Reiche hat sich nun ein großer Wandel vollzogen an dem Verhältnisse der Post zu den Eisenbahnen, theils durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen, theils durch die Uebernahme der Staatspost auf das Reich. Was ursprünglich die Abfindung des Staatsregals an der alten Technik durch die Privatunternehmung an der neuen Technik gewesen, ist ein ererbtes Recht der alten Technik in öffentlichen Händen gegenüber der neuen Technik in öffentlichen Händen geworden. Diese veränderte Stellung würde aber auf eine bloß rechnerische Verschiebung zwischen den beiden Verkehrsverwaltungen desselben Staatswesens hinausgekommen sein, wenn nicht (ungefähr gleichzeitig) die ältere Verkehrsverwaltung aus dem Bereiche des einzelnen Staatswesens herausgerückt und in das Reich hinübergerückt worden wäre. Inzwischen hat auch die bloß rechnerische Verschiebung ihre Bedeutung insofern, als eine andere Ansicht von den finanziellen Leistungen der Postverwaltung sich ergiebt, wenn es offenbar wird, daß ihre Ueberschüsse zum großen Theile oder ganz den unentgeltlichen Diensten der Staatseisenbahnen verdankt werden, daß daher die Forderungen auf Herausgabe dieser Ueberschüsse vermöge ermäßigter Portosätze keinen Boden haben.

Das Eisenbahnpostgesetz für das Deutsche Reich (20. December 1875) ist erlassen für die Beziehungen der Post zu den Reichs-, Staats- und Privatbahnen in einem Augenblicke, da die ersten Pläne zur Verstaatlichung (in Form eines Reichseisenbahnsystems) erst auftauchten. Die großen Privatbahngesellschaften auf preußischem Gebiete bestanden damals noch in alter Weise. Das neue Gesetz hatte, gleich dem grundlegenden Gesetze vom 3. November 1838, sie noch vor Augen. Sie sollten (neben den damals schon vorhandenen Staatsbahnen) in erster Reihe*) die Last der unentgeltlichen Beförderung für die Reichspost, wie bis 1867 für die Staatspost, auf sich nehmen.

Die wesentlichen Vorschriften des Eisenbahnpostgesetzes sind diese: der Eisenbahnbetrieb ist, soweit es die Natur und die Erfordernisse desselben gestatten, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen des Postdienstes zu bringen. Mit jedem für den regelmäßigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Zuge ist auf Verlangen der Postverwaltung ein von dieser gestellter Postwagen unentgeltlich zu befördern. Diese unentgeltliche Beförderung umfaßt die Briefpostsendungen,

*) Im Betriebsjahr 1875 gab es (Statist. Jahrbuch für das Deutsche Reich. 5. Jahrgang. 1884) 15923 km Privatbahnen, 12058 km Staatsbahnen im Deutschen Reiche. Am Ende des Jahres 1876 gab es in Preußen 12897 km Privatbahnen neben 4659 km Staatsbahnen (Archiv für Eisenbahnwesen. 1878, 3).

Zeitungen, Gelder, Edelmetalle, Pretiosen, ferner sonstige Poststücke bis zum Einzelgewichte von 10 kg, dann die zur Begleitung der Postsendungen und zur Verrichtung des Dienstes unterwegs erforderlichen Postbeamten und deren Geräthschaften. Wo ein Postwagen nicht erforderlich ist, kann die Abtheilung eines Eisenbahnwagens (gegen Miethzahlung) oder die unentgeltliche Beförderung von Briefbeuteln, Zeitungspacketen u. dgl. durch das Zugpersonal oder durch einen mitreisenden Postbeamten gefordert werden. Für die Beförderung eines zweiten (dritten) Postwagens ist von der Postverwaltung eine für den Achskilometer zu berechnende Vergütung zu bezahlen.

Gemäß dem Reservatrechte der Reichsverfassung findet dieses Gesetz auf Bayern und Württemberg keine Anwendung. An Baden ist übergangsweise 8 Jahre lang (1. Januar 1872 bis 1. Januar 1880) eine besondere Vergütung für die Leistungen seiner Staatsbahnen gezahlt worden, gestützt auf Artikel 51 der Reichsverfassung, welcher für die Ueberweisung der Reinerträge der Reichspostverwaltung an die einzelnen Staaten übergangsweise die zuvor (1861—1865) aufgekommenen Reineinnahmen zu Grunde legt.

§ 687. Je mehr sich nun das deutsche Eisenbahnsystem zu Staatsbahnsystemen arrondirt hat, je mehr zumal das preußische Staatsbahnsystem sich ausgebildet und ergänzt, andererseits der Verkehr der deutschen Reichspost sich vermehrt und in diesem wiederum der belastende Verkehr der Packetbeförderung zugenommen hat*) — desto entschiedener hat jene, ursprünglich auf ganz andere Verhältnisse berechnete Unentgeltlichkeit der Eisenbahnbeförderung zu Gunsten der Post ihren finanziellen Charakter verwandelt.

Es ist öfters bei den hiedurch hervorgerufenen finanzpolitischen und verkehrspolitischen Erörterungen seitens der Vertreter der Reichspostverwaltung darauf hingewiesen worden, daß hier ein reichsgesetzlich begründetes Recht auf ihrer Seite stehe. Diese Thatsache läßt sich ebenso wenig bestreiten, wie die Betonung derselben auf dasjenige nicht gerichtet ist, auf was es bei solchen Erörterungen ankommt. Es versteht sich viel-

*) Die Zahl der eingegangenen Packete ohne Werthangabe, welche von der Reichspost befördert wurden, war

1873 . . . . 43,33 Millionen
1895 . . . . 138,32 „

(Statist. Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1884—1897.)

mehr von selbst, daß eine rechtliche Grundlage für solche Leistungen und für solche Unentgeltlichkeit derselben besteht; ohne eine rechtliche Grundlage wäre solch ein Verhältniß überhaupt im heutigen Staatswesen nicht denkbar. Die Frage, die ernsthafter Weise im Mittelpunkte des Streites liegt, ist dagegen die, ob das unter ganz anderen Umständen entstandene Gesetz ein unantastbares sein soll, und ob nicht durchschlagende Erwägungen de lege ferenda seine Umgestaltung gemäß den gegenwärtigen Umständen zureichend rechtfertigen.

Es ist von derselben Seite auch auf die Thatsache hingewiesen worden, daß in der Mehrzahl der anderen Staaten ebensolche und noch weitergehende Vergünstigungen der Post zu Lasten der Eisenbahnen bestehen*). Dem gegenüber ist erstens zu bemerken, daß in der Mehrzahl der anderen Staaten es sich um das alte Verhältniß, welches auch in Preußen zu dem heutigen Zustande geführt hat, der Privatbahnen zum Staate handelt, und daß die hier entscheidenden Fragen andere sind, als die jetzt für Preußen und das Reich entscheidenden Gesichtspunkte finanzpolitischer und verkehrspolitischer Art. Es ist zweitens darauf zu entgegnen, daß — selbst angenommen, es bestänben die identischen Zustände zwischen Staatseisenbahnen und Reichspost (oder zwischen Staatsbahnen und Staatspost) in den Ländern außerhalb Deutschlands gerade wie in Deutschland, so würde der eingerissene Irrthum der Mehrheit nichts mehr beweisen, als die jetzt bestehende Ausnahme im Reich und in Preußen.

Aus früheren Betrachtungen wissen wir, daß für die finanzielle Behandlung der öffentlichen Verkehrsanstalten es regelmäßig geboten ist, den Ansprüchen auf Unentgeltlichkeit oder halbe Unentgeltlichkeit ihrer Leistungen entgegenzutreten. Die der Reichspost zugeführte Unentgeltlichkeit der Leistungen, welche die Staatsbahnen für sie haben übernehmen müssen, führt uns mitten in dieses Problem hinein.

Der Kampf der Aufklärung gegen den alten Staat und gegen die Fiskalität seiner Verwaltung — die Gewöhnung einer unverantwortlichen Opposition, welche immer von den Rechten, niemals von den Pflichten des Volkes redet — die Auffassung des Volkes als einer gleichartigen Menge von Individuen, statt einer Vielheit von entgegengesetzten Interessen — die Verwechslung des Charakters der öffentlichen Verkehrsanstalten mit dem Charakter der elementaren staatlichen Institutionen — die agitatorische Gewandtheit, mit welcher starke Interessenvertretungen

*) Ueber die Gesetzgebung in den anderen Staaten vgl. Ch. H. Hull, Die deutsche Reichspacketpost. Jena 1892, S. 71—74. Veredarius, Buch von der Weltpost, S. 183.

in neuerer Zeit verstanden haben, ihre Wünsche mit dem Scheine der elementaren Staatsaufgaben zu umkleiden — die Kurzsichtigkeit, mit der gerade die radikalen Parteien, in Verkennung der durch sie vertretenen Interessen, von diesem Scheine sich haben blenden lassen — alles dieses und noch manches andere hat zusammengewirkt, um mächtige Vorurtheile und Kräfte in unserem Staatsleben zu erzeugen, denen eine wissenschaftliche Kritik entgegenzutreten hat.

§ 688. Im Allgemeinen sind es die gleichen Forderungen und die gleichen Argumente, welche bei der Post wiederkehren, nachdem wir sie bei den Eisenbahnen auf das Maaß ihrer Berechtigung oder Nichtberechtigung zurückgeführt haben. Ja, wir sahen bereits, daß, der historischen Stufenfolge der Technik entsprechend, diese Fragen bei der Post früher erörtert und in ihrer Weise gelöst worden sind, als bei der Eisenbahn, und daß man für die Eisenbahnreformen sich auf sie (richtig oder unrichtig) berufen hat.

Vollends hat die in gewissem Sinne (nämlich im Sinne des positiven Rechts) starke Stellung der Unentgeltlichkeit, welche der überwiegenden Masse der Eisenbahnbeförderung seitens der Reichspost zu Theil wird, dazu gedient, die alten Gründe ins Feld zu führen, welche auch im Sinne ökonomischer und finanzieller Erwägungen die Unentgeltlichkeit oder die theilweise Unentgeltlichkeit rechtfertigen, die Ueberschüsse der Verkehrsanstalten verwerfen — trotz des uns bekannten Beispiels der englischen Postverwaltung, welche gegenwärtig mehr als 80 Millionen Mark reinen Ueberschuß abwirft, nachdem sie an die Eisenbahnen etwa 30 Millionen Mark für Beförderung ihrer Briefe, Päckereien u. s. w., sowie 15 Millionen Mark für den überseeischen Packetdienst gezahlt hat, also im Sinne deutscher Gesetzgebung berechnet, einen Ueberschuß von 125 Millionen abwirft.

Es wird namentlich betont, daß die Portoauslagen des Handels und der Industrie ohne Schwierigkeit auf die Abnehmer abgewälzt werden können, daß dagegen das wahre Interesse an der Wohlfeilheit der Portosätze in den mittelbaren Vortheilen liege, welche allen Gebieten des socialen Lebens durch Erleichterung des Nachrichtenverkehrs gleichmäßig erwachsen.

Ueber die mittelbaren Vortheile haben wir an seinem Orte uns verständigt. Was die Abwälzung der Portosätze betrifft, so scheint der Eifer, mit dem die Vertreter von Handel und Industrie beständig für die Verminderung dieser „Auslagen" thätig sind, nicht für die Annahme

zu sprechen, daß solche Auslagen leicht auf die Abnehmer abgewälzt werden können. Und wäre die Annahme bewiesen, so würde sie zu viel für diejenigen beweisen, die sich ihrer bedienen. Es würde dann nämlich gleichgültig sein, wie hoch die Tarifsätze sind; sie würden ob hoch oder niedrig auf die Konsumenten abgewälzt werden. Mit um so größerer Kühle konnte daher die Verwaltung der öffentlichen Verkehrsanstalten sich nicht nur den vollen Preis, sondern mehr als das für ihre Leistungen von Handel und Industrie bezahlen lassen.

Die Unzulänglichkeit solcher Argumentation wird von den Vertretern der Reichspostverwaltung durch den Selbstwiderspruch bewiesen, daß sie zugleich die Ueberschüsse der Reichspost — mit einem für jenen Standpunkt seltsamen Ehrgeiz — als das eigene Werk der Postverwaltung in Anspruch nehmen und in dem Hinweise auf die entscheidende Bedeutung der unentgeltlichen Eisenbahnbenutzung eine unliebsame Minderung ihrer Verdienste sehen, welcher sie sogar mit dem Hinweise auf den gesetzlichen Charakter jener Unentgeltlichkeit entgegentreten.

Eins oder das Andere. Entweder ist die Meinung von den allein in Betracht kommenden „mittelbaren" Vortheilen der Post ernsthafte Ueberzeugung — dann kann mit leichtem Herzen der falsche Schein der Ueberschüsse, selbst der Kostendeckung preisgegeben werden. Oder aber man legt Werth (und dieses mit Recht) auf die finanziellen Ueberschüsse, dann soll man auch die Folgerungen aus diesem Standpunkte ziehen.

Welches sind diese Folgerungen?

§ 689. Zunächst die Thatsachen*).

Bereits in der Sitzung vom 28. Februar 1893 hat das Haus der Abgeordneten bei der zweiten Berathung des Eisenbahnetats auf Vorschlag seiner Kommission der Resolution zugestimmt, die königliche Staatsregierung zu ersuchen, 1. dem Landtage alljährlich eine Berechnung der Ausgaben für den postalischen Transportdienst nach Maaßgabe der im Jahre 1884 aufgestellten Rechnung vorzulegen; 2. mit dem Reichskanzler wegen der Aenderung des Eisenbahnpostgesetzes vom 20. Oktober 1875

*) Ch. H. Hull, Die deutsche Reichspacketpost. Jena 1892. Dazu vgl. meine Anzeige im Archiv für Eisenbahnwesen. 1892, 1042 ff. und Syst. II, S. 383, 602; ferner A. L. in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. 1892, Nr. 67. Dazu die Verhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses vom 28. Februar 1893, 10. April 1894, 11. Februar 1895, 28. Januar 1896. Auch mein Aufsatz „Eisenbahnen, Wasserstraßen und der preußische Staatshaushalt" in Schmoller's Jahrbuch für Gesetzgebung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich. 1894, 1089—1093.

im Sinne der Erhöhung der von der Reichspostverwaltung für den Eisenbahntransport der Postsendungen zu zahlenden Vergütungen in Verhandlung zu treten.

Die preußische Eisenbahnverwaltung hat den Ausfall an Einnahmen für das Jahr 1892/93, welcher in Folge der nicht vollen Vergütung der Eisenbahnleistungen durch die Reichspostverwaltung entstanden ist, auf 23826915 Mark berechnet (29234498 Mark Kosten, wovon nur 5407583 Mark durch die Reichspostverwaltung vergütet wurden). In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. April 1894 wurde die Resolution des voraufgegangenen Jahres der Regierung in Erinnerung gebracht, indem hervorgehoben wurde, daß nach den Rechnungsergebnissen des letzten Jahres die Reichspost, wenn nur die Eisenbahnleistungen Preußens und nicht der anderen Eisenbahnbesitzer gerechnet würden*), mit einem Minus von 8 Millionen abschlösse.

Trotz wiederholter Mahnungen im Landtage ist bisher durch die Regierung auf dem Wege einer neuen Gesetzgebung nichts geschehen. Um so mehr ist es geboten, die Dringlichkeit derselben zu betonen.

In den letzten Jahren hat sich in den Finanzen der Reichspostverwaltung kaum etwas Wesentliches geändert. Die (äußeren) Ueberschüsse sind gestiegen (1895/96: Post- und Telegraphenverwaltung 34,22 Millionen Mark gegen 26,5 Millionen im Jahre 1893/94). Weil aber die Packetbeförderung daran einen erheblichen Antheil hat (1895: 138,32 Millionen Stück gegen 125 Millionen im Jahre 1893) und diese gerade die unentgeltliche Last der Eisenbahnen vergrößert, so wird die Rechnung der Post sich kaum viel günstiger für einen wirklichen Ueberschuß stellen als vor wenigen Jahren.

Es ist klar, daß durch das Trugbild von vorhandenen erheblichen Ueberschüssen der Reichspostverwaltung die Begehrlichkeit der Interessenten nach Portoermäßigungen gesteigert wird. Und es ist daher angemessen, dieses Trugbild zu zerstören. Den Beruf dazu hat ein neues Eisenbahnpostgesetz des Reiches.

Wie unwiderstehlich das Verlangen nach fortschreitenden Portoermäßigungen ist, das hat sich in diesen Tagen gezeigt, da die von den bisherigen Verwaltern der Reichspost, den Jüngern Rowland Hill's, verweigerten Portonachlässe von deren Nachfolger zugestanden worden sind,

*) Neben 17347 km Staatsbahnen Preußens gab es 1895/96 im Königreich Sachsen und Baden allein 3065 km Staatsbahnen, in den kleineren Staaten zusammen 2800 km, in Elsaß-Lothringen 1233 km, also noch 7100 km Staatsbahnen außer den preußischen. An Privatbahnen, von geringfügigen abgesehen, nur 505 km in Hessen, die inzwischen auch verstaatlichte Ludwigsbahn.

einem Manne, der aus den Kreisen hervorgegangen ist, die nicht „im Zeichen des Verkehrs stehen".

§ 690. Unter den Verkehrsanstalten zeigen den centralistischen Charakter am deutlichsten die Mittel des Nachrichtenverkehrs. Die verhältnißmäßige Leichtigkeit, mit welcher sie den Raum überwinden, läßt sie so viel schneller die Schranken selbst der großen Reiche empfinden, in deren Hand sie durch die politische Entwicklung endlich gelegt sind.

Daher die bemerkenswerthe Erscheinung, daß die Anstrengungen um Herstellung der nationalen Einheiten in der Mitte unseres Jahrhunderts noch nicht ihr Ziel erreicht hatten, als sie sich bereits verschlangen mit den anderen Bestrebungen, die über die nationalen Grenzen hinausgingen. Inmitten der Misere des alten Deutschen Bundes konnte Knies*) die Postverträge nicht nur zwischen Preußen, Oesterreich und den anderen deutschen Staaten, sondern auch zwischen dem deutsch-österreichischen Postverein und der Mehrzahl der civilisirten Staaten (1851 ff.) feiern; ja an den um dieselbe Zeit zu Stande gekommenen internationalen Telegraphenverträgen sich zu dem Prophetenworte erheben: „Ohne Geräusch ist also in dem Telegraphenwesen zuerst die zukunftreiche Thatsache hervorgetreten, daß die Staatsgewalten große wirthschaftliche Fragen und Interessen durch internationale Kongresse und Konferenzen in gemeinsamer friedlicher Vereinbarung zu lösen und zu fördern unternehmen: welche zahlreiche Gefolgschaft werden unsere Nachkommen an diesen Erstling sich anreihen sehen!"

Unmittelbar nach Herstellung des Deutschen Reiches ist der Weltpostverein**) ins Leben gerufen worden.

Der Gedanke einer allgemeinen völkerrechtlichen Einigung über den Weltpostverkehr ist seitens der deutschen Verwaltung zuerst in der 1868 von Heinrich Stephan verfaßten Denkschrift betreffend den allgemeinen Postkongreß angeregt und nach Beendigung des deutsch-französischen Krieges zum Ziele geführt worden.

Im September 1874 trat zu Bern ein Kongreß zusammen, bei welchem 22 Staaten vertreten waren. Hier gelangten die Grundzüge des deutschen Vertragsentwurfes im Wesentlichen zur Anerkennung, näm-

*) Der Telegraph als Verkehrsmittel. Tübingen 1857, S. 206.

**) P. D. Fischer, Post und Telegraphie im Weltverkehr. 1879. Friedrich Meili, Die internationalen Unionen über das Recht der Weltverkehrsanstalten und des geistigen Eigenthums. Leipzig 1889. J. Jung, Der Wiener Weltpostkongreß. Schmoller's Jahrbuch für Gesetzgebung und Verwaltung. 1892, 127—184.

lich: Einheit des Verkehrsgebietes, Freiheit und möglichste Unentgeltlichkeit des Transits, Einheit der Portosätze, Ausgleichung (nicht Theilung) des vereinnahmten Portos. Am 9. Oktober 1874 wurde der Vertrag über den Allgemeinen Postverein unterzeichnet. In den darauf folgenden Jahren ist eine lange Reihe der außereuropäischen Staaten beigetreten, derart, daß sich das Vereinsgebiet von 40 Millionen qkm und 350 Millionen Einwohnern im Jahr 1874 auf 96 Millionen qkm und 946 Millionen Einwohner bis zum Wiener Postkongreß 1891 entwickelt hatte.

Behufs Fortbildung des Weltpostvereins haben periodische Kongresse (zuerst dreijährig, dann fünfjährig) stattgefunden. Als ständiges Organ des Vereins dient das Internationale Bureau zu Bern, welches seit 1875 die Monatsschrift L'Union postale herausgiebt (in deutscher, französischer und englischer Sprache).

§ 691. Der grundlegende Artikel des Weltpostvertrages ist der, daß die Vertragsstaaten für den Austausch von Postsendungen ein einziges Postgebiet bilden. Die hieraus zu folgernde Unentgeltlichkeit des Transits (des Durchgangs von Postsendungen durch ein drittes, viertes Land, das zwischen dem Lande der Absendung und dem Lande des Empfanges liegt) hat bisher noch nicht durchgesetzt werden können wegen der Zugeständnisse, die an die Fälle ausnahmsweiser Belastung einzelner Länder gemacht werden mußten*). So an Belgien, wegen

*) Auf dem letzten Weltpostkongreß zu Washington (Mai 1897; Weltpostvertrag vom 15. Juni 1897) ist ein Fortschritt herbeigeführt worden, über welchen die dem deutschen Reichstage vorgelegte Denkschrift der Reichspostverwaltung (März 1898) Folgendes sagt:

„Nach schwierigen Verhandlungen und nach Ueberwindung hartnäckigen Widerstandes der von finanzieller Einbuße bedrohten Transitländer ist auf der Basis des deutschen Entwurfs eine Einigung dahin zu Stande gekommen, daß eine allgemeine Transitstatistik bis auf Weiteres nicht mehr stattfinden soll; auf Grund der Gewichtsstatistiken für 1896, deren Ergebniß noch nicht feststeht, werden sowohl für den Land- wie für den Seetransit Pauschalvergütungen gezahlt werden, die einer allmaligen stufenweisen Herabminderung unterliegen. Dieselbe beträgt beim Landtransit für die Jahre 1899 und 1900 5 Procent, 1901 und 1902 10 Procent und von 1903 ab 15 Procent. Länder, deren Einnahmen und Ausgaben aus dem Landtransit nach der Statistik von 1896 zusammen den Betrag von 5000 Francs nicht übersteigen, bleiben von der Transitzahlung überhaupt befreit. Für den Seetransit sind, soweit bisher 15 Francs für das Kilogramm Briefe und Postkarten zu zahlen waren, für die Jahre 1899 und 1900 14 Francs, für die Jahre 1901 und 1902 12 Francs und vom Jahre 1903 ab nur 10 Francs zu vergüten. Außerdem soll der ermäßigte Seetransitsatz von

seiner Zwischenlage im Mittelpunkte großer verkehrsreicher Staaten, bei welcher die durchschnittsmäßige Ausgleichung aus dem Hin und Her des Postverkehrs für dieses kleine Land sich nicht einstellen kann. So ferner an ausnahmsweise gedehnte Staatsgebiete, welche wegen ihrer Größe eine Ausgleichung für die Beförderung fremder Korrespondenzen durch ihr Land in der Beförderung ihrer Korrespondenz durch fremde Länder nicht finden können. So endlich an solche Staaten, welche auf weite Entfernungen Seeverbindungen unterhalten. Der Fortschritt hat bisher nur bestanden in der Ermäßigung der Transitgebühren, während die Unentgeltlichkeit noch nicht zu erreichen war, als eine Art von ideellem Kommunismus im Gegensatze zu der Abrechnung über Leistung und Gegenleistung.

Dagegen ist die Portotheilung zwischen absendenden und empfangenden Staaten aufgehoben, nach dem innerhalb kleinerer Postgebiete zuvor bereits angenommenen Grundsatze, daß auf jeden Brief eine Antwort zu erfolgen pflegt, eine zureichende Ausgleichung der Gerechtigkeit also stattfindet, wenn jeder der Staaten dasjenige Porto behält, welches er direkt vereinnahmt.

Ein Hauptelement des Weltpostvereins ist die Einheit des Portosatzes innerhalb des ganzen Weltpostgebietes. Es ist die Ausdehnung des Reformprincips von Rowland Hill, welcher die Entfernung für die Kosten der Beförderung von Briefen als unerheblich, die wesentlichen Kostenbestandtheile in der Expedition der Briefe erkannte. Dieser Gedanke ist über die Grenzen eines einzelnen Landes auf das ganze Vereinsgebiet erstreckt.

Man hat sich dann fortschreitend bemüht, alle diejenigen Richtungen des Postdienstes, welche für den Verkehr der einzelnen Länder erreicht waren, auf den Weltpostverkehr zu übertragen. Neben den Briefen die Postkarten, Drucksachen, dann zumal das Geldanweisungswesen und die Packetbeförderung.

Im Einzelnen hat sich der Weltpostverein als treibende Kraft erwiesen, um Einrichtungen herbeizuführen, welche so lange vergeblich angestrebt worden waren. Dies gilt u. a. von der Packetpost Großbritanniens.

---

5 Francs für Briefe und Postkarten, 50 Centimes für andere Gegenstände, welcher bisher nur für den Verkehr Europas mit Nordamerika und mit den Mittelmeerländern galt, Anwendung finden auf alle Seebeförderungen von mehr als 300 Seemeilen zwischen zwei Häfen eines Landes oder zwischen den Häfen verschiedener Länder, welche auf eine Entfernung von mehr als 300 bis zu 1500 Seemeilen mittelst derselben Dampferlinien stattfinden. In Betreff des Vergütungssatzes für die Seebeförderung auf einer Strecke bis zu 300 Seemeilen tritt eine Aenderung nicht ein."

Hier hat man sich lange mit einer unvollkommenen und theuren Beförderung der Packete durch private Spediteure begnügen müssen, gehemmt durch die mühseligen Rechtsbeziehungen der Postverwaltung zu den Eisenbahngesellschaften. Nach oft wiederholten Anregungen, Beschwerden und Vorschlägen von königlichen Untersuchungskommissionen hat endlich das internationale Beispiel, unter dem Einfluß des Weltpostvereins, sich wirksam erwiesen. Ein Gesetz vom 18. August 1882 sichert den Eisenbahngesellschaften elf Zwanzigstel des Bruttoportoertrages der auf den Eisenbahnen beförderten Postpackete zu, und normirt zugleich (um die Ansprüche der Eisenbahngesellschaften ausgiebig zu befriedigen) das Packetporto in vierfacher Abstufung nach dem Gewicht bis höchstens engl. 7 Pfund (schwerere sind ausgeschlossen, d. h. über etwa 3 kg hinausgehende). Der Portosatz für die Packete von 5—7 Pfund ist 1 Schilling. So theuer diese Beförderung, verglichen mit dem Packetporto der deutschen Reichspost, so ist es doch ein großer Fortschritt gegenüber dem früheren Zustande.

Aehnliches ist auf Anregung des Weltpostvereins in Frankreich, Italien, Niederlande, Spanien, Portugal geschehen*).

II. Die Leistungen der Post.

§ 692. Der Schwerpunkt der Leistungen, welche die Post zu ihrer Aufgabe macht, liegt heute, wie in den Anfängen, in der Briefbeförderung.

Wie wir das enge Verhältniß der Staatsgewalt zur Post, seinem Ursprunge nach, theils in dem eigenen Bedarf der Staatsverwaltung, theils in der lukrativen Bedienung des privaten Verkehrs begründet sahen, so ist es bis zur heutigen Stunde die Zweiheit dieser Gründe, welche die Briefpost in den Vordergrund stellt gegenüber allen anderen Leistungen, die sich früher oder später derselben angegliedert haben. Dies wird bestätigt durch die Thatsache der Gesetzgebung, die wir kennen gelernt haben, daß die Regalität, im heutigen Deutschen Reiche wie in anderen Staaten, an der Beförderung verschlossener Briefe hängt, denen

*) Ueber Großbritannien vgl. meine Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik. III, 182—185. Ueber die anderen Staaten Ch. H. Hull, Die deutsche Reichspacketpost. 1892, 3—13.

sich nur die politischen Zeitungen anreihen, und diese aus dem einen der beiden für die Regalität herkömmlich entscheidenden Gründe.

Die Beförderung der Briefe ist der feste Inhalt der Posten geblieben, während alles andere gewechselt hat, sich von der Post entfernt hat, wiedergekommen ist oder neu hinzugetreten ist.

Bezeichnender Weise sind es die vorangeschrittenen Länder unter den europäischen Volkswirthschaften, welche bereits vor einem Jahrhundert zuerst Monopol, dann Betrieb der Personenpost, der Packetpost an die privaten Unternehmungen abgaben: so England, dann Frankreich. In den anderen Staaten, Deutschland, Oesterreich, Schweiz u. s. w., wartet dieser Ablösungsproceß auf das Zeitalter der Eisenbahnen, in welchem, ohne Wahl der Postverwaltung, das neue Verkehrsmittel die Personenpost auf den Altentheil setzt, von den Hauptstraßen verdrängt und zu einem Aushülfsmittel unerheblicher Nebenstraßen macht.

Es ist gegenüber dieser Wandlung in den Schicksalen der Personenpost freilich eine eigenartige Entwicklung, welcher die Packetpost verfällt. Dieselbe erinnert an manche andere und größere Institution, welche im Laufe der letzten hundert Jahre einen Cirkeltanz aufgeführt hat, durch den sie heute zurückgekehrt ist zu dem Punkte, von dem sie einstmals sich abgewendet hat.

Ein schlagendes Beispiel ist die (vorhin erwähnte) Packetbeförderung in England. Hier hat die Leistungsfähigkeit des privaten Gewerbes, gemessen gerade an den Vorbildern der deutschen Packetpost, eine so allgemein empfundene Lücke gelassen, daß man ein Menschenalter lang die üblichen Mittel der englischen Reformthätigkeit angewendet hat, um endlich es wieder dahin zu bringen, daß die Reichspostverwaltung auch die Packete befördert. Selbst bei dieser Reform noch hat die Sphäre der privaten Unternehmungen dazu gedient, deren durchgreifenden Charakter zu verkümmern; indem aus Rücksicht auf die Interessen der Eisenbahngesellschaften, welche so lange die Packetpost unmöglich gemacht hatten, theils die absolute Gewichtsgrenze der Postpackete außerordentlich niedrig angesetzt werden mußte, theils das Porto außerordentlich hoch.

§ 693. An die Briefpost hängt sich, wesentlich unter dem Einflusse des neuen Zeitalters, eine Mannigfaltigkeit von differenzirten Leistungen, die den ruhelosen Forderungen der Gemeinnützigkeit entgegenzukommen haben. Zum Theil eine Zwischenbildung zwischen Briefpost und Packetpost: so die Drucksachen, oder wie der englische Sprachgebrauch sie schlechtweg bezeichnet, die Buchpost. Nach ihrer heutigen Ausdehnung

würde man ihr nur sehr unzureichend gerecht werden, wenn man mit dem in England üblichen Namen den üblichen Sinn verbinden sollte. Weit über die Bedürfnisse literarischen Verkehrs hinaus geht das moderne Reklamewesen, welches in seiner Massenhaftigkeit allmälig an dem Punkte angelangt ist, wo es sich selbst aufhebt d. h. wo die Reklame um der Wirksamkeit willen den Schein (und das Porto) des Briefes bevorzugt*).

Unter den Drucksachen haben die politischen Zeitungen eine für die Gegenwart bedeutsame, dem Ursprunge nach sich besonders nahe an die Post anschließende Stellung. Vor allen anderen, sagt J. C. v. Beust**), kommt der Zeitungen Aufnahme von den Posthäusern her, und eben darum sind unter anderen Ursachen die Postmeister mit so viel stattlichen Freiheiten begabet, daß von ihnen der Lauf der Welt entlehnt und gleich als aus einem Zeughause durchgehender Erfahrung genommen werden kann, was hier und da vorgehet.

An die Drucksachen reihen sich die Waarenproben, welche, auf kleine Quantitäten ohne Kaufwerth beschränkt, für den Handelsverkehr von großer Bedeutung sind.

Dem Briefe nahe stehen die Postkarten. Sie enthalten offene und im Raume beschränkte Mittheilungen gegen ermäßigtes Porto. Sie sind auf der Karlsruher Postkonferenz 1865 von Stephan zuerst angeregt worden, dann auf den Vorschlag von Emanuel Hermann in Oesterreich 1869 eingeführt, bald darauf auch im Deutschen Reich. Eine neueste Spielart ist der Kartenbrief, eine Kreuzung von Brief und Karte, seit 1898 bei der deutschen Reichspost eingeführt. Ob eine lebensfähige Kreuzung, bleibt abzuwarten.

§ 694. Die wichtigste neuere Entwicklung der Post ist diejenige, welche sie in der Richtung der Geldumsätze genommen hat.

Neben die mit Werthgegenständen und Geld beschwerten Briefe und Packete, wie sie bis zur Mitte der sechziger Jahre fast allein bestanden, ist ein System von Zahlungsübertragungen getreten, welches aus der Post ein hauptsächliches, ja das größte Bankinstitut der Gegenwart gemacht hat. Postnachnahmen waren von alters üblich, um die gleichzeitige Einziehung des Betrages einer Postsendung von dem Empfänger

*) Die Entwicklung 1873—1896/97 nach der Statistik des Deutschen Reiches vgl. oben § 516.

**) Versuch einer ausführlichen Erklärung des Postregals. Jena 1747/48. Bd. III, 595.

zu ermöglichen. Dazu sind aber gekommen die Postanweisungen, die Postaufträge und zumal die Postsparkassen.

Die Größe dieser Bankgeschäfte und ihre Entwicklung geht aus folgenden Zahlen hervor, welche für die Reichspost, sowie für die bayerische und württembergische Post, also für das ganze Reich zusammengegeben sind, in Millionen Mark:

	1873	1895
1. Eingegangene Briefe und Packete mit Werthangabe	14347	16602
2. Eingegangene Postnachnahmesendungen	64	215
3. Eingegangene Postauftragsbriefe	43	635
4. Eingegangene Postanweisungen	605	5928

Hieraus ergiebt sich, daß diejenige Form, welche in alter Weise das bloße Transport- (und Versicherungs-) Geschäft der Post einschließt, die Beförderung von Werthbriefen und Werthpacketen, zwar fortdauernd im Vordergrunde steht, indessen einen relativen Stillstand erfahren hat, ja von 1874—1879 zurückgegangen ist (1874 : 14445 Millionen — 1879 : 11142 Millionen — seitdem wieder ansteigend), dagegen die neuen Formen der Postanweisungen und der Postaufträge von zusammen 648 Millionen auf 6563 Millionen in den Jahren 1873—1895 gestiegen sind, eine Steigerung, an der auch das Postnachnahmewesen theilgenommen hat.

Der Stillstand oder Rückgang der Werthbriefsummen mag zu einem Theile durch die konkurrirende Methode der Werthtransportversicherung sich erklären lassen, zu einem anderen Theile jedenfalls durch diese neue Methode des Postbankgeschäfts.

Dieses hat seinerseits zu Verfeinerungen vorwärts getrieben, die die wir schon kennen lernten, und die an die üblichen Muster des Bankgiroverkehrs sich anlehnen.

Vorzüglich aber kommt hier das Postsparkassenwesen in Betracht, welches zwar in Deutschland bisher noch keine Aufnahme gefunden hat, um so mehr in der Mehrzahl der anderen europäischen Staaten.

Freilich sind im Auslande die Postsparkassen befördert worden durch die Mangelhaftigkeit der so lange dort bestehenden älteren Gattungen der Sparkassen, so namentlich in dem Heimathlande ihrer Entstehung, in Großbritannien. Jedoch ist die Verbindung mit einem alle Ortschaften des Reiches umfassenden Netze von Postanstalten für diesen Zweck eine so wirksame, die schon vorhandenen Formen der Geldübertragung, des Postmarkenwesens vereinigen sich auf eine so glückliche Weise damit, daß die Postsparkassen als etwas weit Erheblicheres betrachtet werden dürfen, denn als ein Nothbehelf für Einrichtungen, die an sich

wünschenswerther sind. Auch erklärt sich das Scheitern des Postsparkassenprojekts im Deutschen Reich (1885) aus keinem Grunde so sehr, wie aus dem auch sonst wirksamen Grunde — aus dem Partikularismus, aus der Eifersucht der Kleinstaaten gegen die Entwicklung der Reichskompetenzen (vgl. oben § 427).

III. Die Portotarife*).

§ 695. Die Normirung der Tarifsätze für die Beförderung von Postgegenständen, der Portosätze, ist bisher bestimmt worden durch eine Mehrheit von Gründen.

Historisch voran steht der Grund der Aufbringung eines Reinertrages der Post für die Finanzen, auf welchen dann im Laufe des 19. Jahrhunderts eine andere Ansicht gefolgt ist, die von der Theorie der Aufklärungsepoche um die Mitte des 18. Jahrhunderts (Justi) vorbereitet, seit der englischen Postreform (1840) sich mit den alten fiskalischen Tendenzen, theils theoretisch, theils praktisch aus einander gesetzt hat.

Weiter kommt bei der Verschiedenheit der einzelnen Portosätze als Entgelt für die Verschiedenheit der Leistungen in Betracht, was wir auch sonst bei den Verkehrsanstalten als Bestimmungsgründe kennen, das Kostenprincip und das Werthprincip. Und zwar derart, daß beide wohl in den Folgerungen gewechselt haben, die daraus gezogen sind, nicht aber in ihrem grundsätzlichen Einflusse auf die Portogestaltung.

Was die finanzielle Seite des Postportos betrifft, so ist auf die oben citirten Ausführungen unserer Finanzwissenschaft, sowie auf die voraufgegangenen Erörterungen dieses Buches (über die allgemeine Oekonomik der Verkehrsmittel und über die Eisenbahntarifreformprojekte) zu verweisen. In den thatsächlichen Erscheinungen der Gegenwart stehen sich als Extreme die beiden großen Reiche englischer Nation gegenüber. Großbritannien mit seinem Ueberschusse von reichlich 80 Millionen Mark, die Vereinigten Staaten von Amerika mit ihrer Zubuße von 50 Millionen Mark**). Die deutsche Reichspost steht zwischen den Extremen in der Mitte auf einer Art von Nullpunkt der Reinerträge.

---

*) Vgl. Syst. II, §§ 428—434.

**) Statistical Abstract of the United States. 1896. 19. Number. Washington 1897, p. 24: Ausgaben 94,2 Millionen Dollars, Einnahmen 82,5 Millionen Dollars.

Jene beiden Extreme sind die Frucht des äußerlich gleichen Portoprincips, nämlich des uniformen Briefportosatzes von einem Penny (8½ Pfg.) und zwei Cents (8½ Pfg.) für das ganze Reich. Der große Unterschied des Ertrages entspringt aus der handgreiflichen Thatsache, daß die Briefbeförderung des alten England sich in dem dichten ergiebigen Verkehrsnetz einer intensiven Volkswirthschaft bewegt, die Briefbeförderung der Vereinigten Staaten dagegen in langgestreckten, zum großen Theil noch dünn bevölkerten Gebieten. Daneben mögen andere Gründe mitwirken, wie die Beschaffenheit des Beamtenthums der Union verglichen mit den englischen Postbeamten. Es bleibt aber gewiß, daß die Union dasjenige Reich ist, welches auf Grund des Einheitsportos die volle Konsequenz des Standpunktes von Rowland Hill und seinen Anhängern gezogen hat — sie gestattet sich den Luxus eines direkten Verlustes seiner Finanzen um der „mittelbaren" Vortheile des niedrigen Portos willen. Da sie sich noch manchen größeren Luxus ihrer Finanzen gestattet, will dieses für die amerikanischen Verhältnisse nicht viel bedeuten.

§ 696. Im Uebrigen ist es das Kostenprincip und das Werthprincip, welche die Portosätze in ihrer Abstufung unter einander bestimmen.

Beide Principien haben in der Vergangenheit und in der Gegenwart mitgewirkt. Es ist nur die Art verschieden, wie man sie jeweilen angewendet hat, und die Tragweite, bis zu welcher man ihr Konsequenzen gebracht hat.

Die alte Zeit folgerte aus dem Kostenprincip, daß die Entfernung einen wesentlichen Grund für die Bemessung der Briefportosätze bilden müsse, und darum enthielt der englische Portotarif von 1812, welcher bis 1840 galt, elf Stufen für Entfernungen von 15—500 englische Meilen für die Unze Gewicht (4—14 Pence); für je 100 Meilen ein Penny mehr, und für jedes Blatt Papier, das der Brief mehr enthielt, wurde der volle Portosatz verdoppelt. Aehnlich der preußische Posttarif von 1824, auf dessen höchster Stufe ein einfacher Brief von Memel nach Aachen 18 Silbergroschen kostete.

Die neue Zeit eliminirte, den Ansichten von Sir Rowland Hill folgend, das Moment der Entfernung als wesentlich für die Kosten der Briefbeförderung, hielt aber an dem Kostenprincip um nichts weniger fest, indem sie das wesentliche Moment in den Kosten der Expedition fand. Sie hielt an dem Kostenprincip fest, indem sie das einfache Brief-

gewicht, ähnlich den alten Tarifen, begrenzte und bei Ueberschreitung desselben das Porto verdoppelte, ja im internationalen Verkehr heute noch verdreifacht, vervierfacht u. s. w.

Sie hat selbst an dem Moment der Entfernung auch in der neuesten Gestaltung des Weltpostvereins festgehalten, obschon in weit bescheidenerem Umfange als einstmals die alten Tarife, indem das Porto des Weltpostvereins den doppelten Betrag verlangt von dem inneren Porto der einzelnen Staaten für sich.

§ 697. In diese fortdauernde Wirksamkeit des Kostenprincips reicht der Einfluß des Werthprincips in alter und in neuer Zeit hinein.

In manchen Stücken geht die alte Zeit über den Werth des beförderten Gegenstandes hinweg, auf den die neue Zeit Rücksicht nimmt. In anderen Stücken umgekehrt. Die weitgehende Berücksichtigung der Drucksachen in den modernen Posttarifen (gleichsam als der Massenartikel, wie Kohlen, Getreide u. s. w. in den Gütertarifen der Eisenbahnen) ist den alten Posttarifen noch wenig oder gar nicht bekannt*). Dagegen findet sich an anderen Dingen eine weitgehende Berücksichtigung des Werthes, die den heutigen Tarifen unbekannt geworden ist. In dem alten preußischen Tarif wurde das Porto für Packete verschieden bemessen nach dem Werthe der darin enthaltenen Waaren: für „Eßwaaren, geringe wollene Zeuge, grobe Leinenwaaren und andere schlechte Sachen" ein niedrigerer Satz als für „Tressen, Spitzen u. dergl."

Wiederum vermischt sich der Werthtarif mit dem Kostentarif, wenn bei der heutigen Behandlung der Drucksachen deren nied-

*) Ueber die um die Mitte des 18. Jahrhunderts erhobenen Portosätze für Drucksachen erfahren wir aus Justi (Staatswirthschaft. Leipzig 1755. Bd. II, 165): „Wenn mich andere Gelehrten mit einer gedruckten Piece von wenig Bogen beehrt haben, so haben sie sich wohl nicht eingebildet, daß ich dafür einen Thaler oder gar zween Gulden Postgeld habe bezahlen müssen, ob es gleich halb frankiret gewesen ist." Er berichtet dieses nach der Erfahrung, die er in Wien gemacht: „Die Briefe werden daselbst genau nach dem Gewichte geschätzet, ohne auf die Beschaffenheit der Inlagen zu sehn."

Eine Beobachtung ähnlicher Art habe ich selber noch im Jahre 1874 gemacht. Auf Grund einer dem Tübinger Postamte im Herbst 1874 gegebenen Anweisung sandte mir dieses ein Blaubuch, das aus London für mich eingetroffen war, nach Rom weiter. Das Porto für die Nachsendung betrug etwa 26 Francs. Denn nach den damals geltenden Bestimmungen wurde die vom Postamte selber weiter gesandte, aber nur bis nach Tübingen frankirte Drucksache für die Strecke von Tübingen bis Rom gleich demselben Gewicht von unfrankirten Briefen taxirt. Dem in jenen Tagen begründeten Weltpostverein verdanken wir es, daß uns dergleichen heute fremdartig erscheint.

rigere Werthung zur Beförderung gleichsam in 2. oder 3. Klasse veranlaßt, indem etwa die Schnelligkeit der Beförderung hintangesetzt wird, verglichen mit den Briefschaften. So ist es wirklich die amtlich im Reichstage zugestandene Praxis der deutschen Postverwaltung, Drucksachen, die in großen Mengen aufgeliefert werden, bei einem Andrange der Sendungen, wie zumal in der Hauptstadt, zurückbleiben zu lassen, öfters mehrere Tage lang*). Bei dem Postverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Europa werden konstant die Briefe schneller befördert als die Drucksachen.

§ 698. Neben dem Werthtarif und dem Kostentarif giebt es aber noch andersartige Bestimmungsgründe.

Der deutsche Packettarif hat einen Einheitssatz von 50 Pfg. für alle Entfernungen, der nur nach unten hin einmal zu Gunsten des näheren Verkehrs (25 Pfg. für die erste Zone) gebrochen ist. Er verzichtet ferner auf die Unterscheidung des Gewichts bis zum Maximum von 5 kg; erst was über diese Grenze hinausgeht, wird für jedes Kilogramm und für jede Zone der Entfernung mehr bezahlt, so daß für die größte Entfernung (innerhalb des Deutschen Reiches) und für ein Packet von 10 kg 3 Mark zu zahlen sind.

Jene Ausdehnung des Einheitsportos für die weitesten Entfernungen und für das Maximum von 5 kg bedeutet eine Art von überspanntem Staffeltarif, bei welchem die Höhe des Portos nicht bloß relativ, sondern absolut mit der Entfernung abnimmt, bei welchem das Quantum der beförderten Güter ebenfalls (innerhalb des Maximums von 5 kg) desto wohlfeiler befördert wird, je größer es ist.

Ein Luxus der „Gemeinnützigkeit", den die Postverwaltung des Deutschen Reichs auf fremde Kosten treibt, auf die Kosten der Staatseisenbahnverwaltungen, und zu dem sie kaum sich hätte hinreißen lassen, wenn jene uns bekannte Unentgeltlichkeit der Eisenbahnbeförderung nicht bestanden hätte.

In England, wo die Eisenbahngesellschaften, die doch einiges Verständniß für Staffeltarife und Differentialtarife besitzen, ihr Interesse in die Wagschale werfen konnten, in der Gestaltung des Packettarifs, ist von einer solchen Ueberspannung nicht die Rede gewesen. Hier ist der

*) Beispiele davon liegen mir zur Hand. Eine Sendung der Art, in Berlin 25. März 1898 abgestempelt, gelangte erst am 29. März Morgens in Göttingen in meine Hände. Und Aehnliches, wenn auch nicht so auffallend, häufig.

Portosatz erstens an sich viel höher, zweitens abgestuft nach dem Gewicht, drittens in einer so viel niedrigeren Gewichtsschranke gehalten. Und zwar sind dieselben: für Packete bis zu 1 Pfd. 3 Pence; 1—3 Pfd. 6 Pence; 3—5 Pfd. 9 Pence; 5—7 Pfd. 1 Shilling.

Die enge Gewichtsgrenze sammt dem hohen Porto ist durch den Einfluß der Eisenbahngesellschaften ebenso eifersüchtig darauf berechnet, die Konkurrenz gegen den Eisenbahnstückverkehr zu vermeiden, wie umgekehrt die Art und die Bedingungen des deutschen Postpacketverkehrs dazu geführt haben*), Massensendungen zu Einheitssätzen zu machen, welche der Wahrheit nach dem Stückgutverkehr (Eilgutverkehr) der Eisenbahnen angehören.

Die Einheit des Packetportos auf die weitesten Entfernungen innerhalb des Reichs bedeutet theils ein relatives Opfer der Interessenten des Nahverkehrs an die Interessenten des Fernverkehrs**), theils und namentlich ein Opfer der Eisenbahnen an die letzteren — in der Annahme, daß der Nahverkehr seine Kosten selber aufbringt oder selbst mehr als das.

Freilich ist diese Art der Tarifirung nicht im mindesten ein nothwendiger Bestandteil einer Staatspacketpost, wie es das Beispiel anderer Staaten, zumal Englands, uns beweist. Die Packetpost des Deutschen Reiches könnte alle verständigen Anforderungen erfüllen, ohne daß sie auf den Abweg dieser Tarife gelangt wäre — von dem jetzt umzukehren natürlich kaum mehr möglich sein wird***).

§ 699. Eine eigenthümliche Form des Portos, welche mit den modernen Grundsätzen einheitlicher und niedriger Tarifsätze zusammenhängt, ist das sogenannte Strafporto für unfrankirte Sendungen.

*) Vgl. hierüber die bemerkenswerthen Ermittelungen von Ch. H. Hull, Die deutsche Reichspacketpost. Jena 1892, S. 28 ff. Hull hat auf dem schlesischen Bahnhof zu Berlin beobachtet, wie eine halbe Wagenladung voll Hutschachteln als Postpackete von demselben Fabrikanten an denselben Kaufmann in Berlin gesandt waren.

**) Im Jahre 1890 betrug der Postpacketverkehr auf Entfernungen über 20 Meilen hinaus 44 Procent des gesammten Postpacketverkehrs.

***) In der Sitzung des Reichstages vom 3. Februar 1898 sagte der Staatssekretär des Reichspostamtes v. Podbielski: „Eine Heraufsetzung des Packetportos wird wohl keine Partei befürworten wollen. Nicht bloß die Industrie, sondern auch die Landwirthschaft hat an dem billigen Packetporto ein reges Interesse. Die Landwirthschaft hat sich mehr und mehr daran gewöhnt, Butter, Eier, Käse mit der Post zu befördern. Die Post hat gegenüber der Eisenbahn den großen Vortheil, daß sie schneller befördert: da zerlegen die Leute häufig ihre Sendungen in kleinere Packete und schicken sie mit der Post."

Es war ein glücklicher Gedanke, bei der auf Wohlfeilheit und Massenhaftigkeit des Briefverkehrs gerichteten Portoreform die Mühe der Postverwaltung durch eine für alle Theile bequeme Technik der Portoentrichtung zu vermindern: nämlich durch die Portomarke (postage-stamp, timbre-poste, franco-bollo).

Rowland Hill hat dieser Technik zum Durchbruche verholfen, die längst vor ihm erfunden, aber ohne dauernden Erfolg von Anderen versucht worden war. Schon im 17. Jahrhundert ist bei einer von Velayer in Paris (1653) eingerichteten Stadtpost von Freimarken in Verbindung mit Briefkasten Gebrauch gemacht worden. Im Jahre 1818 hat die Post des Königreichs Sardinien gestempelte Briefumschläge eingeführt, aber nur bis 1836 beibehalten. In England selbst hat Ch. Knight einige Jahre vor Rowland Hill's Reform gestempelte Umschläge zur Erhebung der Zeitungssteuer vorgeschlagen.

Nach dem Muster der Postmarken sind dann, seitdem sie sich allgemein eingebürgert, für Erhebung anderer staatlicher Forderungen ebenfalls Marken eingeführt worden, so insbesondere die Stempelmarken, die für die Wissenschaft den Beruf erfüllt haben, auch dem Befangensten klar zu machen, daß der Stempel an sich keine Gebühr ist.

Man hat behufs Popularisirung der Postmarken Mittel der Belohnung und der Bestrafung angewendet. Der Belohnung — indem man unentgeltlich die Briefumschläge gegen den bloßen Preis des Portos seitens der Post verkaufte (in Norddeutschland bis 1. Januar 1868, in der Schweiz gar bis 1878*). Der Bestrafung — indem man jede Nichtfrankirung und jede unzureichende Frankirung durch einen Portoaufschlag ahndete. Die letztere Einrichtung besteht allenthalben fort. Sie ist an sich vollkommen (aus dem Kostenprincip) begründet. Nur ihre Durchführung hat große Bedenken gegen sich. Denn gestraft wird nicht der Thäter, der die Nichtfrankirung verschuldet hat, sondern der Empfänger, der ohnehin schon, ohne seine Schuld, die unterlassene Frankirung gutzumachen hat.

Dieses Mißverhältnis löst sich allenfalls im Geschäftsverkehr, in welchem derartige Unterlassungen von dem leidenden Theile gerügt und mit entsprechenden Mitteln abgestellt werden können. Für die große Masse des sonstigen Briefverkehrs fehlen den betroffenen Korrespondenten die Mittel der Gegenwirkung: Sitte, Anstand u. s. w. verbieten es.

---

*) Man bekämpfte die Aufhebung dieses Geschenkes in der Schweiz, ganz im Geiste der Rowland Hill'schen Schule, mit den Gefahren, die daraus den Fortschritten der Intelligenz u. s. w. drohten.

Auf die Länge der Zeit, nachdem Jahrzehnte und Menschenalter vergangen sind, die große Masse des Publikums endlich für das Frankiren erzogen, die Unkunde über Portosätze u. dgl. beseitigt ist, kommt dann die Frucht solcher Bemühungen. Die nichtfrankirte Sendung wird eine seltene Ausnahme, so schon im gegenwärtigen Verkehr Deutschlands, so namentlich in England.

IV. Verwaltung und Tarife der Telegraphen.

§ 700. Die Neuheit der Technik hat bei der Organisation der Telegraphenverwaltung ähnliche Folgen gehabt wie bei den Eisenbahnen, indessen doch nur in den beiden typischen Reichen der modernen Volkswirthschaft und des Individualismus: in England und in den Vereinigten Staaten von Amerika. Die Staaten des europäischen Festlandes haben alsbald den Telegraphen an ihre Postverwaltungen angefügt oder ihn doch nach dem Beispiele der Post organisirt. Hiebei wirkte der Antrieb mit, auf diese Erfindung wegen ihrer eminenten Bedeutung für das Staatsinteresse die Hand der Staatsverwaltung zu legen, ja sie zunächst überhaupt nur für die Zwecke der militärischen und civilen Verwaltungen zu bestimmen.

In England ist es ein Menschenalter lang anders gewesen; in den Vereinigten Staaten bis zur heutigen Stunde noch anders*).

Ueber das Prinzipielle der Frage ist nichts Neues zu sagen nach demjenigen, was über die allgemeine Oekonomik der Verkehrsmittel, über die Organisation der Eisenbahnen und Post hier bereits gesagt worden ist.

Daher in Kürze nur das Nothwendigste, welches bestätigt, was wir an principiellen Erkenntnissen sonst besitzen.

Die englische Regierung sah sich im Kriege mit Frankreich 1796 veranlaßt, vom Admiralitätsamt in London nach Portsmouth und Dover optische Telegraphen einzurichten, die in der Folge auch nach mehreren anderen Seehäfen ausgedehnt wurden. Nach dem Frieden ließ man sie (1816) wegen der Kostbarkeit wieder eingehen, bis auf die Linie London-Portsmouth.

Dann kam als Privatunternehmen ein optischer Telegraph zu Stande (zwischen Liverpool und Holyhead) und als die elektrische Tele-

*) Schöttle, Der Telegraph, S. 57 ff.

graphie begann, begnügte sich die englische Regierung, die Linie London-Portsmouth damit zu versehen. Im Uebrigen entwickelte sich die neue Erfindung Hand in Hand mit den Eisenbahnen und für deren Zwecke. Die Eisenbahngesellschaften begannen auch ihre Telegraphenlinien dem Privatverkehr dienstbar zu machen, freilich zu hohen Preisen. So ließ sich die South Eastern Railway Company 1846 für ein Telegramm von London nach Dover 12 Shilling bezahlen.

Im Juni 1846 kam eine Aktienunternehmung, Electric Telegraph Company, zu Stande, welche am 1. Januar 1848 ihren Betrieb eröffnete. Sie errichtete auch ein Nachrichtenbureau für die Zeitungen. Im Jahre 1855 erweiterte sie sich durch Verschmelzung mit der „International Company", welche die submarinen Kabel zwischen England und Holland gelegt hatte. Sie dehnte sich auf Schottland aus. In Irland gab es eine besondere Gesellschaft, die ihrerseits aus mehreren Verschmelzungen hervorgegangen war. Dazwischen trat die 1851 konzessionirte, aber erst 1861 eröffnete United Kingdom Electric Company, welche den Einheitssatz von 1 Shilling für ganz Großbritannien einführte. Diese Konkurrenz war ruinös für die neue Konkurrentin selber und nöthigte sie bald zu einem Uebereinkommen mit den älteren Gesellschaften.

Im Ganzen sind mehr als 30 Telegraphengesellschaften konzessionirt worden, mit dem Erfolge der baldigen Koalition und Konzentration.

Im Jahre 1863 aber beginnt die Staatsregierung einen neuen Weg zu betreten. Sie erläßt ein allgemeines Telegraphengesetz, durch welches die Regierungsdepeschen den Vorrang hinsichtlich der Beförderung erhalten und die Regierung das Recht erhält, in außergewöhnlichen Fällen die Telegraphen in eigene Verwaltung zu nehmen. Von dieser letzteren Befugnis machte die Regierung zur Zeit der Fenierbewegungen im Süden Irlands auch Gebrauch.

Der hohe Preis der Telegramme, die Lücken in dem Telegraphennetze, die Entstellungen und Verspätungen der Depeschen erzeugten eine Agitation, welche von der Edinburger Handelskammer eingeleitet wurde, lebhaften Wiederhall fand und zu dem Gesetze vom 31. Juli 1868 führte. Diesem zu Folge sollte der Generalpostmeister die dem allgemeinen Verkehr dienenden Telegraphenanlagen für den Staat ankaufen. Das geschah unter reichlicher Entschädigung der Eigenthümer. Es folgte das Gesetz vom 9. August 1869, welches den Telegraphenbetrieb zum Staatsmonopol erhob.

§ 701. In den Vereinigten Staaten ist bei den so viel schwierigeren Bedingungen des Staatslebens und des Beamtenthums vollends der Weg privater Unternehmungen eingeschlagen und festgehalten worden.

Freilich war der Anfang ein anderer. Im Jahre 1844 legte Samuel Morse auf Kosten der Unionsregierung eine elektrische Telegraphenleitung von Washington nach Baltimore, die erste in Amerika. Der Kongreß stand vor der Frage, ob er den Telegraphen als einen neuen Zweig der Briefpost betrachten und wie diesen monopolisiren wollte. In der That wurde das von der Kommission des Repräsentantenhauses befürwortet, aber — aus finanziellen Bedenken! — verzichtete man auf den Bundesbetrieb und überließ den Telegraphen den privaten Unternehmungen. Es ist zu bezweifeln, daß die finanziellen Bedenken ebenso der innere wie der äußere Grund dieser Entscheidung waren. Nicht nur daß die Post der Vereinigten Staaten schon damals und planmäßig mit Verlust betrieben wurde*), die Finanzen der Union befanden sich auch in jener chronischen Fülle, da man nicht wußte, was man mit den Ueberschüssen anfangen sollte.

Die Gesetzgebung über die Telegraphenunternehmungen ist ihrerseits ziemlich locker. Von einer bundesgesetzlichen Regelung sah man lange ab; nur die Einzelstaaten machten Gesetze und sehr verschiedene.

Im Jahre 1851 bestanden über 50 Telegraphengesellschaften. Damals hatte die Konkurrenz ihren Gipfel erreicht. Um die gesunkene Rente zu heben, begannen sich die größeren Gesellschaften zu vereinigen. Im Jahre 1872 war die Macht der Koncentration zu einem einzigen Riesenunternehmen, der Western Union Company, so weit gediehen, daß der Bericht des Generalpostmeisters der Vereinigten Staaten damals deren faktisches Monopol und die Unmöglichkeit einer Konkurrenz neuer Unternehmungen darlegen konnte. Die bekannten Erscheinungen, die wir namentlich aus der Eisenbahnpolitik Englands kennen, haben sich hier typisch wiederholt. Der Versuch einer neuen konkurrirenden Linie, die immer nur an einem Theil des großen Netzes ihr Glück versuchen kann, wird durch zeitweilig extrem wohlfeile Tarifsätze lahmgelegt, so daß alsbald die Alternative für diese eintritt, ob gütliche Vereinigung oder Ruin. Danach aber Wiedererhöhung der Tarifsätze, gelegentlich über das alte Niveau.

---

*) Die Union hat 1815—1865 für die Post über 46 Millionen Dollars mehr verausgabt als eingenommen. Vgl. v. Hock, Die Finanzen und die Finanzgeschichte der Vereinigten Staaten von Amerika. Stuttgart 1867, S. 364 f.

Im Jahre 1883 schien eine nicht ungefährliche Mitbewerbung durch eine Gesellschaft mit viel billigeren Einrichtungen und Tarifsätzen aufkommen zu wollen. Der Erfolg aber hat abermals für das alte Monopol entschieden. Im Jahre 1896 besaß die Western Union 189918 englische Meilen, 21725 Anstalten und beförderte 58,76 Millionen Telegramme (vgl. oben § 514).

Man klagt darüber, daß durch dieses private Monopol nur die gewinnbringenden Bezirke mit Telegraphen versorgt werden, daß die Tarifsätze zu hoch, zu verwickelt, zu schwankend seien, daß der Presse gegenüber Vergünstigungen zu Gunsten der einen Zeitung und zum Schaden der anderen geübt, daß eine willkürliche Herrschaft über die Zeitungen ausgeübt werde. Auch ist seit dem Ende des Secessionskrieges im Kongresse immer wieder angeregt worden, die Telegraphen auf den Bund zu übernehmen. So wurde 1882 ein Gesetzentwurf im Repräsentantenhause eingebracht seitens des Abgeordneten Ford.

Im Wege standen und stehen die bekannten Hindernisse des amerikanischen Staatslebens, die Stellenbesetzung für das Beamtenthum, die Parteiherrschaft, die man durch ein Bundestelegraphensystem noch zu verstärken fürchtet, und Aehnliches.

Inzwischen hat für militärische Zwecke die Bundesregierung „military lines" in der Nähe des Indianergebietes angelegt, wo die Linien der Western Union nicht zu finden sind. Von einer Konkurrenz gegen diese ist also nicht die Rede. Wohl aber werden die Militärtelegraphen auch zur Uebermittlung meteorologischer Beobachtungen benutzt.

§ 702. Die transoceanischen Telegraphenkabel sind der Natur der Sache nach das Werk privater Unternehmergesellschaften von Anfang an gewesen und der Mehrzahl nach geblieben. Denn hier genügte nicht der Entschluß einer Staatsregierung, die auf ihrem Gebiete Herr ist, sondern es bedurfte internationaler Verträge, welche erst allmälig reifen konnten und auch heute noch weit mehr der Zukunft angehören als der Gegenwart.

Im August 1866*) begann die erste, die englische transatlantische Gesellschaft ihre Thätigkeit, mit dem Tarifsatze von 20 £ für die Depesche von 20 Worten. Dieser Satz hätte die Dividende im Laufe der Jahre auf 30% gebracht, und er rief die Konkurrenz einer französischen Kabelgesellschaft wach. Noch vor Eröffnung des neuen Unternehmens

*) Vgl. meine Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik. II, 591.

(Mai 1869) fiel der erste Satz auf den sechsten Theil für die Depesche von 10 Worten. Am 15. August 1869 eröffnete die französische Gesellschaft ihren Betrieb mit dem Satze, der abermals halb so niedrig war, $1^1/_2$ £ für 10 Worte. Jetzt folgte die englische Gesellschaft mit einer gleichen Ermäßigung. Es war aber jetzt auch der Moment gekommen, wo die beiden einsahen, sie müßten sich vor Schaden durch Aufhebung der Konkurrenz schützen. Sie setzten Gemeinschaft der Tarife und Gemeinschaft der Einnahmen an die Stelle. Der Tarifsatz wurde erhöht, zeitweilig auf 3 £, dann auf 2 £. Erst unter der Furcht neuer Konkurrenz (1873) ging man wieder auf den alten Satz von $1^1/_2$ £ zurück.

Im Jahre 1880 trat eine neue französische Gesellschaft auf. Der Tarif sank bis auf 60 Centimes für das Wort (1. Februar 1880). Schnell folgte die Einigung mit den alten Gesellschaften und im November 1880 stieg der Satz wieder auf $2^1/_2$ Francs. Im folgenden Jahre drohte eine neue Konkurrenz von Amerika aus durch ein Unternehmen von Jay Gould. Der Tarif sank auf $1^1/_4$ Francs. Aber vom 22. Mai 1882 ab kehrte der alte Satz von $2^1/_2$ Francs wieder, da die Einigung zwischen den alten Gesellschaften und Gould erfolgt war. Und so ist es fortgegangen.

Seitdem hat sich die Zahl der Kabelverbindungen durch alle Meere ausgebreitet. Bereits 1883 gab es 8 Verbindungen zwischen Nordamerika und Europa. Aber diese und alle anderen haben, theilweise nach kurzem Konkurrenzkampfe, Verschmelzungen oder Koalitionen hergestellt.

Nach dem vom Internationalen Telegraphenbureau zu Bern herausgegebenen Verzeichniß hatte im Jahre 1897 das Kabelnetz der Erde 301930 km (gegen 1894 eine Vermehrung um 9327 km). Davon sind im Besitze von Privatgesellschaften 318 Kabel mit 265106 km, obenan die Eastern Telegraph Company, welche 83 Kabel mit 48087 km hat. Im Besitze von Staatstelegraphenverwaltungen sind 1141 Kabel mit 36823 km, davon gehören der Postverwaltung des Deutschen Reiches 58 Kabel mit 4119 km.

Die deutsche Verwaltung ist die erste gewesen, welche darauf hingearbeitet hat, das unterseeische Telegraphenwesen den Normen der internationalen Telegraphie zu unterwerfen. Auch hat dieselbe eine Anzahl von unterseeischen Kabeln für ihren eigenen Besitz erworben (von der Nordseeküste aus nach England, Spanien, Norwegen, 1889 ff.)

§ 703. Für die Streitfrage zwischen öffentlicher und privater Organisation der Verkehrsanstalten ist von einigem Interesse die Erfahrung welche bei Ueberleitung der englischen Telegraphen in Staatsverwaltung gemacht worden ist.*)

Als die englische Postverwaltung die Telegraphen erwarb um sie zusammen mit der Post zu betreiben, lag eine ausreichende Erfahrung über die Leistungsfähigkeit der englischen Post vor, um mit Vertrauen auch diesen neuen Zweig in ihre Hände zu legen. Das Wort des jüngeren Pitt, welches vor 100 Jahren vom Sitze des Premierministers aus gesprochen wurde, „laziness natural to office", war wenigstens für dieses Gebiet der englischen Amtsthätigkeit lange genug widerlegt.

Gleichwohl hatte die neue Staatstelegraphenverwaltung ihre Krisis in der öffentlichen Meinung durchzumachen, auf einen Anschein hin, der sich dann als grundlos erwies.

Im Jahre 1875 verbreitete sich die Kunde von den finanziellen Mißständen der englischen Staatstelegraphenverwaltung. Der Nationalökonom Jevons behauptete (Fortnightly Review, December 1875), die Rechnungsausweise des Telegraphendepartements zeigten, daß der Staatsbetrieb mit einem der Konkurrenz unterworfenen Privatunternehmen nicht wetteifern könne. Thatsächlich war dieser Gegensatz unrichtig formulirt. Es handelte sich um die Frage, ob Staatsmonopole oder Aktienmonopole.

Unterdessen lag der Bericht eines vom Schatzamt ernannten Ausschusses vor, welcher die Angelegenheit aufklärte. Der Staat hatte die Telegraphen nicht nur zu übermäßig hohen Preisen angekauft; er hatte auch — den Wünschen der Parlamentsmehrheit gehorchend — die Tarifsätze so tief normirt, daß sie schadenbringend wurden. Seit der Uebernahme der Telegraphen auf die Staatsverwaltung hatte sich in wenigen Jahren die Zahl der Telegramme von 6 auf 20 Millionen gehoben, dank der Wohlfeilheit der Beförderung, die namentlich für die Zeitungen eine extreme war (und ist). Daher Vermehrung des Betriebsmaterials, des Personals und der Betriebskosten, dagegen verlustbringende Einnahmen.

Im Jahre 1876 setzte auch das Parlament einen Untersuchungsausschuß nieder. Derselbe bestätigte, daß hier ein eclatanter Fall vorliege, da die gesteigerte Verkehrsmasse verlustbringend für die Verkehrsanstalt geworden sei. Im ersten Jahre (1870/71) betrugen die Einnahmen 691,000 £ und die Ausgaben 394,000 £, dagegen im Jahre 1875/76 die Einnahmen 1,250,000 £ und die Ausgaben 1,032,000 £. Der

*) Vgl. meine Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik. III. 11 ff.

Ueberschuß für 1870/71 ergab auf das damalige Anlagekapital von 7 Millionen £ eine Rente von 4½ Procent. Der Ueberschuß für 1875/76 auf das gewachsene Anlagekapital von 10 Millionen £ eine Rente von 2 Procent (1874 sogar nur ½ Procent).

Die alten Telegraphengesellschaften hatten einen Satz von durchschnittlich 2 Shilling für wenige Worte, und zum Theil Bestellgeld obenein. Seit 1870 war der Einheitssatz von 1 Shilling eingeführt. Der Mißbrauch der Wohlfeilheit zu Gunsten der Presse war 1875 dahin gediehen, daß in einem Falle 1640 Depeschen für den Preis von 35 Shilling befördert werden konnten, das war ½ Penny für jede Depesche.

Allmählich hat sich dann trotz dieser Wohlfeilheit der Ertrag so gehoben, daß 1880 wieder eine Rente von 4 Procent erreicht wurde.

§ 704. Wir haben hiemit die Tarifgestaltung berührt, von deren principiellen Gesichtspunkten, soweit sie die allgemeinen Fragen betreffen, wir nicht zu wiederholen haben, was wir kennen.

Die finanz- und socialpolitischen Erwägungen, die wir angesichts der Eisenbahnen, der Posten angestellt haben, sind einer „gemeinnützigen" Behandlung der Telegraphentarife vollends nicht günstig. Der Telegraph dient ganz überwiegend der besitzenden Klasse, dient noch weit mehr als Eisenbahn und Post den Bedürfnissen des großen Besitzes, des großen Handels u. s. w. Eine Herabdrückung der Tarifsätze, wie wir sie an den englischen Staatstelegraphen kennen gelernt haben, entspricht daher wohl den Wünschen der besitzenden Minderheit und ist im englischen Parlament unter dem Einflusse derselben durchgeführt worden — widerspricht aber der Gerechtigkeit*).

Die „mittelbaren" Wirkungen des Telegraphen haben wir bereits im allgemeinen Zusammenhange auf ihre Bedeutung für die Tarifhöhe zurückgeführt.

Das Interesse der besitzlosen Mehrzahl durch das Mittel der Zeitungspresse hindurch an extremer Wohlfeilheit der Telegramme haben wir ebenfalls bereits beleuchtet. Diese Herrlichkeit gehört zu den „Götzenbildern des Marktes", wie Bacon sie nannte. Die große Masse gerade

*) Nach einer Erklärung des Staatssekretärs im Reichspostamte (Rede im deutschen Reichstage vom 3. Februar 1898) „müssen wir bei den Telegrammgebühren einen erheblichen Zuschuß aus Reichsmitteln leisten". Schon in England, heißt es in dieser Rede weiter, wo unseren 38 Millionen Telegrammen 81 Millionen, und wo unseren 460000 km Leitungen nur 270000 km Leitungen gegenüberstehen, muß ein Zuschuß von 142000 £ geleistet werden.

der Zeitungstelegramme ist Luxus, und schlimmer als das, eine Störung der zweckmäßigen Einrichtung einer Zeitung, in welcher die telegraphischen Neuigkeiten in Kürze das Wichtigste und Wissenswertheste enthalten sollten, thatsächlich aber in einer Fluth von Wissensunwerthem verschwinden lassen.

§ 705. Die Abstufung der Tarifsätze nach der Norm der uns bekannten Preisbestimmungsgründe — Werthprincip, Kostenprincip u. s. w., — die wir bei Eisenbahn und Post erörtert haben, vereinfacht sich bei den Telegraphen. Von dem Werthprincip dürfte die Rede sein etwa angesichts der Behandlung der Zeitungstelegramme, die eine Analogie zu dem Drucksachentarif der Post bilden. Ob hier mit Recht eine solche Werthdifferenzirung anzuerkennen sei, mag eben dahingestellt bleiben.

Weitaus im Vordergrunde steht das Kostenprincip. Die Streitfragen der Telegraphentarife drehen sich hauptsächlich um die Folgerungen, die aus dem Kostenprincip zu ziehen sind. Und zwar hier wiederum in Anlehnung an die Tarifdiskussion der Postverwaltung.

Welches der Kostenantheil der Stationen und der Expedition, welches der Antheil der Länge der Entfernung sei; welche Rücksicht auf die Ausnutzung durch starken Verkehr bei der einen Strecke, welche Rücksicht auf die geringe Ausnutzung anderer Strecken zu nehmen sei — das sind die Streitfragen, die sich alle um das Kostenprincip drehen, deren Beantwortung auf die Normirung der Tarifsätze im Sinne eines Einheitstarifs, eines Entfernungstarifs, einer Verbindung von Grundtaxe und Zuschlägen für die Entfernung, einer mehr oder weniger weitgehenden Berechnung der Wortzahl ihren Einfluß ausübt.

Als positives Ergebniß dieser Erwägungen ergibt sich Folgendes:

Unabhängig von der Entfernung sind die Kosten der Annahme, Absendung, Aufnahme am Bestimmungsort und Bestellung. Ebenso die Kosten der allgemeinen Verwaltung. Abhängig von der Entfernung sind die durch Mitwirkung von Zwischenämtern (Umtelegraphirung) hervorgerufenen Kosten. Vollends steigen im Verhältniß zur Entfernung die Kosten des Anlagekapitals für Leitungen, für deren Unterhaltung und Erneuerung. Letzteres zeigt sich am stärksten bei den großen unterseeischen Kabelverbindungen.

Ein weiteres Moment, das aus dem Kostenprincip zu folgern ist, beruht auf der Rangordnung der Telegramme nach Klassen der Dringlichkeit. Die höhere Eile bei vielleicht höchst intensivem Verkehr — auf gewissen Strecken, zu gewissen Tagesstunden (Börsenstunden) — rechtfertigt

durch die außerordentlichen Veranstaltungen zu dessen Bewältigung einen erhöhten Satz gegenüber den Telegrammen zweiter Klasse. Doch mag diese Abstufung auch aus dem Werthprincip sich begründen lassen, indem höhere Bedeutung der eiligen Telegramme, höhere Zahlungsfähigkeit ihrer Interessenten dahinter stehen.

§ 706. Die wirkliche Gestaltung der Telegraphentarife und ihre fortschreitende Entwicklung ist in unverkennbarer Weise bestimmt durch das Vorbild der Posttarife. Dieselben Persönlichkeiten, welche als die Bewunderer von Rowland Hill in den Postreformen dessen Muster durchzusetzen verstanden haben, sind es gewesen, welche für die Reform der Telegraphentarife thätig gewesen sind und noch thätig sind. Ihr Ideal ist nicht nur jene Wohlfeilheit, welche nach einem Worte Heinrich v. Stephan's auf dem internationalen Telegraphenkongreß zu Berlin (1885) den Telegraphen bis in „die Hütte des armen Mannes" leiten sollte, sondern im Zusammenhange damit auch die Einfachheit.

Ohne daß man das Ideal bisher erreicht hat, ist doch eine große Verwohlfeilung und eine durchgreifende Vereinfachung der Tarife zu Stande gekommen. Die Vereinfachung allerdings mit gewissen Konzessionen. In kleinen Staaten (Schweiz, Belgien, Sachsen, Niederlande) schon früh (1852 ff.) reine Einheitstarife ohne Unterschied der Entfernung. In Deutschland bestand bis 1. März 1876 ein Zonentarif in drei Stufen (20 Worte bis 18 Meilen 50 Pfennig, bis 52 Meilen 1 Mark, für größere Enfernungen 1½ Mark). Seitdem besteht die Verbindung einer Grundtaxe von 20 Pfennig, entsprechend den konstanten Kosten jedes Telegramms, und einer Taxe für das Wort von 5 Pfennig, aber für das Ganze mindestens 50 Pfennig, so daß die Entfernung keinen Unterschied mehr bedingt.

Der Worttarif berücksichtigt (wie im Grunde von jeher jeder Telegraphentarif, der anfänglich etwa eine Gruppe von 20 Worten als Einheit abgrenzte) die Zahl der Worte entsprechend den Kosten der Beförderung einer größeren Wortzahl, und spornt zur Kürze des Ausdrucks. Vor Einführung des Worttarifs in Deutschland war die durchschnittliche Wortzahl des Telegramms 18,3; sie fiel im Jahre seiner Einführung auf 14,2 und weiter 1892 auf 13,4.

Die einzelnen Staaten Europas haben theils ähnliche Tarife (Schweiz seit 1877, Niederlande, Portugal), theils reinen Einheitssatz (Großbritannien seit 1870: 1 Schilling), Frankreich seit 1. Mai 1878 reinen Worttarif (5 Centimes, mindestens 50 Centimes).

§ 707. Wir wissen, daß die Telegraphie am allermeisten über die Grenzen der einzelnen Staaten und Reiche hinausstrebt, daß sie in ihren Anfängen schon zu internationalen Einigungen geführt hat.

Im Jahre 1858 fand zu Brüssel eine internationale Konferenz statt. Im Jahre 1865 folgte ein Kongreß sämmtlicher europäischer Staatstelegraphenverwaltungen zu Paris. Das Ergebniß war der Allgemeine Telegraphenverein. Er ist das Vorbild des Weltpostvereins. Für ihn bereits wurde die periodische Wiederholung gemeinschaftlicher Berathungen vereinbart, um ein Organ für die fortschreitende Entwicklung der Gemeinschaft zu gewinnen. Es haben seitdem Konferenzen stattgefunden zu Wien 1868, Rom 1871, St. Petersburg 1875, London 1879, Berlin 1885, Paris 1890, Budapest 1895.

Der Verein umfaßt jetzt sämmtliche Staaten Europas, einen großen Theil von Asien, Afrika, Amerika, Australien. Großbritannien ist beigetreten, seit es seine Telegraphen in Staatshände genommen hat. Die Vereinigten Staaten stehen noch außerhalb, weil ihr Telegraphensystem in privaten Händen ruht. Doch haben von den großen Kabelgesellschaften einige sich dem Verein angeschlossen, und mehrere, darunter einige der großen (die Indo-Europäische, die Große nordische, die Commercial Cable), haben sich den Bestimmungen des internationalen Telegraphenvertrags unterworfen. Die Mehrzahl richtet sich wenigstens nach dem internationalen Dienstreglement.

Als ständiges Institut besteht das Internationale Bureau der Telegraphenverwaltungen zu Bern, behufs Sammlung und Veröffentlichung der Nachrichten, Uebermittlung von Anträgen zur Fortbildung des Vereins, zu Tarifänderungen u. dgl., Vorbereitung der Konferenzen. Als Zeitschrift dient das „Journal télégraphique“.

Für die Benutzung der internationalen Anlagen bestehen einheitliche Vorschriften. Nicht so für das Tarifwesen. Zwischen den Hauptstädten Europas bestehen meist direkte Leitungen. Die Kontrolstationen, auf welche früher alle Durchgangstelegramme geleitet werden mußten, sind seit 1876 aufgehoben.

Langsam ist man mit der internationalen Gemeinschaft der Tarife vorwärts gekommen. Anfangs herrschte große Verschiedenheit der Ansichten. Die Kabelgesellschaften bildeten vollends ein eigenartiges Reich der Tarifgestaltung. Man beschränkte sich auf Vereinbarungen zwischen Staat und Staat. Deutscherseits sind seit 1875 Anstrengungen für eine internationale Tariseinheit gemacht, aber nur relative Erfolge erzielt worden. Der Vorschlag des deutschen Vertreters auf der Konferenz zu

Paris (1890) ging dahin, den bereits 1885 auf der Berliner Konferenz für den europäischen Verkehr principiell angenommenen Worttarif derart auszuführen, daß für angrenzende Länder 12½ Centimes für das Wort, für den übrigen europäischen Verkehr 20 Centimes erhoben werden sollten (bei einem Mindestsatze von 1 Francs).

V. Verwaltung und Tarife der Telephone.

§ 708. Das Telephon, als eine Veranstaltung zum Gespräche für Personen, die durch räumliche Entfernungen getrennt sind, fordert regelmäßig die persönliche Mitwirkung dieser Personen oder ihrer Stellvertreter in höherem Grade, als der Gedankenaustausch durch Post und Telegraph. Bei diesen letzteren objektivirt sich die Mittheilung durch Niederschrift; bei dem Fernsprecher haftet die Mittheilung an der Person und ihrem Korrespondenten.

Hiedurch wird die Art der Veranstaltung beeinflußt. Es wird nicht der Brief, das Telegramm Gegenstand des Verkehrs, sondern es wird Spielraum gegeben für den Gedankenaustausch an dem Apparate. Dieses hat seinerseits zur Folge, daß eine Einrichtung, welche ausnahmsweise sich an die Telegraphenanstalten geknüpft hat, regelmäßig mit den Fernsprechämtern verbunden ist.

In England hatte bereits 1860 die Universal Private Telegraph Company sich die Aufgabe gestellt, in London und anderen größeren Städten des Vereinigten Königreichs Telegraphenleitungen in die Häuser zu führen, die Geschäftslokale der Londoner Kaufleute mit deren Wohnungen, mit den Docks u. s. w., die Zeitungsredaktionen mit den Korrespondenzbureaus, mit den Parlamenten zu verbinden. Die Gesellschaft befaßte sich nur mit Vermiethung der Drahtleitungen, gar nicht mit der Beförderung von Depeschen. Es kostete jährlich 1 englische Meile Draht 4 £, und die Apparate (wenn die Betheiligten nicht vorzogen, sie selbst zu stellen) für zwei Stationen 12 £.

Als 1870 die englischen Telegraphen in die Hände der Regierung übergingen, setzte diese das Geschäft der Privatleitungen (private wires) fort. In amerikanischen Städten besteht seit 1872 Aehnliches (Distriktstelegraphen).

Was beim Telegraphen ein Anhängsel, ist bei dem Telephon durch

seine technische Natur der normale oder der voll entwickelte Zustand. Zuerst in den großen Städten Nordamerikas, dann in der alten Welt, neuerdings durch die Fortschritte der elektrischen Technik auf weitere Entfernungen von Stadt zu Stadt, von Land zu Land ausgedehnt — ist das Telephon ein Netz von Leitungen, welches seine Fäden individualisirt und die individuellen Bedürfnisse des Nachrichtenverkehrs durch ein dauerndes Nutzungsverhältniß gegen dauerndes (jährliches u. s. w.) Entgelt befriedigt. Daneben gewähren die öffentlichen oder quasi-öffentlichen Stationen auch für das einzelne Gespräch gegen Einzelentgelt Gelegenheit.

§ 709. Die Frage der Organisation, das Verhältniß zwischen privater Unternehmung und Staatsverwaltung, die Erscheinungen der Konkurrenz und Koalition, das Monopol als Folgeerscheinung oder als der a priori gesetzte einheitliche Plan — in der kurzen Frist von 20 bis 25 Jahren ist auch bei dem Telephon das alles erlebt und erörtert worden, wie bei der voraufgehenden Organisation der älteren Technik der Verkehrsanstalten.

Wir wissen aus direkten und indirekten Erfahrungen heute schon, daß die zweckmäßigste Behandlung auch dieses Verkehrsmittels, seinem typischen Wesen entsprechend, auf der Einheitlichkeit und auf der staatlichen Handhabung beruht. Wir wissen es aus dem, was wir haben (Deutsches Reich, Schweiz u. s. w.) — wir wissen es aus dem, was die Irrwege und Schwierigkeiten Großbritanniens, der Vereinigten Staaten uns lehren. Wir würden es ohne das wissen aus der hinreichend erkannten Natur der Verkehrsanstalten.

In dem Lande, in dem selbst die Telegraphen noch in Händen von privaten Unternehmungen liegen, in den Vereinigten Staaten, hat der dort mächtige Trieb zur Koalition und Konsolidation großer Kapitalanlagen bei dieser, wie bei anderen Gelegenheiten, im Dienste der ökonomischen Zweckmäßigkeit gewirkt. Das ganze*) Fernsprechwesen der Vereinigten Staaten ruht jetzt in den Händen der Bell Telephone Company. Sie hatte 1890: 185008 Abonnenten, 1896: 281695; sie hatte an Leitungsdrähten

*) „This Company practically conducts the telephone business of the United States," sagt der Statistical Abstract of the United States, 1896, p. 330, von der Bell Telephone Company.

1890: 193213 englische Meilen mit 6758 Bediensteten
1896: 459728*) „ „ „ 11930 „

Die Zahl der täglichen Verbindungen war 2351420.

Das Kapital der Gesellschaft war 1895: 21,5 Millionen Dollars, die Roheinnahme 5,12 Millionen, die Reineinnahme 3,21 Millionen.

Eine besondere Gesellschaft dient dem Verkehr für weite Entfernungen, mit einem Kapital von 12 Millionen Dollars.

In Großbritannien stellte zwar das Generalpostamt durch gerichtliches Urtheil vom 20. December 1880 gegen die privaten Telephonunternehmungen sein Recht fest, auf Grund des Telegraphenmonopols auch die Telephone allein zu betreiben. Indessen ließ es die privaten Unternehmungen fortbestehen; in einigen Städten führte es auf eigene Rechnung Fernsprechanlagen aus. Insbesondere unterhält es jetzt einen telephonischen Verkehr zwischen London und Paris. Nach manchen ferneren Wirrnissen wird das Ende voraussichtlich auch hiebei dasselbe sein, was es bei dem Telegraphen gewesen ist.

In Frankreich ist man auf einem ähnlichen Wege (zuerst Privatunternehmungen, dann allmälig daneben staatliche Anstalten) 1890 zur Verstaatlichung unter Aufwendung beträchtlicher Abfindungssummen gelangt.

Im Deutschen Reich ist von Anfang an das Fernsprechwesen als ein Stück des Telegraphenmonopols organisirt worden. In der Schweiz ist man wenigstens sehr bald ebenfalls dazu gelangt.

§ 710. Die Tarifsätze für den Gebrauch des Telephons haben vollends die Normen zu befolgen, die wir bei den anderen Verkehrsanstalten, zuletzt bei den Telegraphen, kennen gelernt haben. Dem letzteren sollen sie am nächsten stehen; ja sie sind noch mehr als der Telegraph auf die Thatsache zu basiren, daß sie weitaus der Minderzahl der wohlhabenden Klassen dienen. Es ist nicht angemessen, daß ein Gewinn von 15 Procent des Anlagekapitals erzielt wird (wie bei der Bell Telephone Company). Aber es ist, wenn der Staat das Telephon verwaltet, ebenfalls nicht richtig, Zubuße auf Staatskosten zu leisten. Die

*) 260324 englische Meilen auf Stangen,
184515 „ „ unterirdisch,
2028 „ „ unterseeisch,
12861 „ „ auf Gebäuden,
459728 englische Meilen.

vorsichtige Verwaltung im Deutschen Reiche, welche die Erweiterung ihrer Anlagen und die Bemessung der Tarifsätze immer mit Rücksicht auf die Kosten vornahm, hat es dahin gebracht, daß gegenwärtig sich das Anlagekapital mit etwa 4 Procent verzinst, bei starker Ausbreitung des Netzes (vgl. § 515).

Die übliche Form des Entgeltes ist die eines Jahresabonnements, ohne Rücksicht auf die Zahl der Gespräche. In einzelnen Ländern ist der Satz dafür abgestuft nach der Einwohnerzahl des Ortes. Im Reichspostgebiet ist er einheitlich (150 Mark jährlich) bemessen; zum Theil niedriger als im Auslande (London 400 Mark, Paris 320 Mark), etwas höher als in der Schweiz und in Skandinavien.

Allerdings hat diese Form die Schattenseite, daß sie zu überflüssiger Benutzung des Telephons verführt, auch daß der dasselbe wenig Benutzende ebenso viel bezahlt, wie der Andere. Die Versuche einer Unterscheidung (vermittelst automatischer Vorkehrungen, welche die Zahl der Gespräche registriren) in Gestalt eines festen Grundbetrags und eines schwankenden Zuschlags sind bisher nicht gelungen.

Für die Gespräche auf weite Entfernungen, von Stadt zu Stadt, von Land zu Land, sind die Einzelentgelte, wie für Telegramme, die Regel. Ihre Höhe ist bemessen nach der Entfernung und nach der Zeitdauer (3 Minuten als Einheit). Ein Gespräch an den Staatstelephonen zwischen London und Paris kostet 8 Schilling für 3 Minuten.

UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY

Do not
remove
the card
from this
Pocket.

Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File."
Made by LIBRARY BUREAU, Boston

48698
Author Cohn, Gustav
Title Nationalökonomie des Handels u. des Verkehrswesens.
Ec
C678n